GAZZETTA UFFICIALE

DEL REGNO D'ITALIA

ANNO 1893 — ROMA — VENERDÌ 28 APRILE — NUM. 100

Abbonamenti.

		Trimestre	Semestre	Anno
In ROMA all'Ufficio del giornale	L.	9	17	32
Id a domicilio e in tutto il Regno	»	10	19	36
All'ESTERO - Svizzera, Spagna, Portogallo, Francia, Austria, Germania, Inghilterra, Belgio e Russia	»	22	41	80
Turchia, Egitto, Rumania e Stati Uniti	»	32	61	120
Repubblica Argentina e Uruguay	»	45	88	175

Le associazioni decorrono dal primo d'ogni mese — Non si accorda sconto o ribasso sul loro prezzo. — Gli *abbonamenti* si ricevono dall'*Amministrazione* e dagli Uffici postali.

Inserzioni.

Il prezzo degli *annunzi giudiziarii*, da inserire nella *Gazzetta Ufficiale*, è di L. 0,25 per ogni linea di colonna o spazio di linea, e di L. 0,30 per qualunque altro avviso (Legge 30 giugno 1876, N. 3195, articolo 5). — Le pagine della *Gazzetta* destinate per le inserzioni, si considerano divise in quattro colonne verticali, e su ciascuna di essa ha luogo il computo delle linee, o degli spazi di linea.

Gli originali degli atti da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* a termini delle leggi civili e commerciali devono essere scritti su CARTA DA BOLLO DA UNA LIRA — art. 19, N. 10 della legge sulle tasse di Bollo, 13 settembre 1874, N. 2077 (Serie seconda).

Le *inserzioni* devono essere accompagnate da un deposito preventivo in ragione di L. 15 per pagina scritta su carta da bollo, somma approssimativamente corrispondente al prezzo dell'inserzione. In mancanza del deposito *non sarà dato corso* alla pubblicazione.

Per richieste di abbonamento, di numeri arretrati, di inserzioni ecc. rivolgersi *ESCLUSIVAMENTE* all'Amministrazione della *Gazzetta Ufficiale* presso il Ministero dell'Interno (Palazzo Baleani) — Roma.

Un numero separato, di 16 pagine o meno, del giorno in cui si pubblica la Gazzetta o il Supplemento in ROMA, centesimi DIECI. Per le pagine superanti il numero di 16, in proporzione — pel REGNO, centesimi QUINDICI — Un numero separato, ma arretrato, in ROMA centesimi VENTI — pel REGNO, centesimi TRENTA — per l'ESTERO, centesimi TRENTACINQUE

Non si spediscono numeri separati, senza anticipato pagamento

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

— S. A. R. la Principessa Isabella, Duchessa di Genova col Principe Ferdinando, sono partiti iersera alle ore 10,35 da Roma.

— Stamani alle ore 8 lasciava Roma S. A. R. la Duchessa-Madre di Genova, col suo seguito.

ORDINE DEI Ss. MAURIZIO E LAZZARO

S. M. *si compiacque nominare nell'Ordine de' Santi Maurizio e Lazzaro*:

Sulla proposta del Ministro dell'Interno:

Con decreto del 16 aprile 1893:

A cavaliere:

Curti cav. Andrea, consigliere di Prefettura, collocato a riposo.

Giachetti cav. Curzio, sotto segretario al Consiglio di Stato, collocato a riposo.

Sulla proposta del Ministro della Guerra:

Con decreto del 16 aprile 1893:

A cavaliere:

Sommati di Mombello cav. Ernesto, maggiore dei carabinieri Reali, collocato a riposo.

LEGGI E DECRETI

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 8 della legge 22 dicembre 1888 n. 5849, sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica;

Visto il nostro decreto 1° dicembre 1892 n. 694;

Vista la lettera diretta al Prefetto di Alessandria dal cav. Carlo Brichetti colla quale dichiara di rinunciare alla carica di membro di quel Consiglio provinciale sanitario conferitagli con Regio decreto 15 gennaio prossimo passato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono accettate le dimissioni rassegnate dal farmacista cav. Carlo Brichetti, dalla carica di membro del Consiglio provinciale sanitario di Alessandria, per il triennio 1893-1895.

Il Nostro Ministro proponente curerà l'esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Dato a Roma, addì 16 aprile 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 8 della legge 22 dicembre 1888 n. 5849, sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica;

Visto il Nostro decreto 1 dicembre 1892 n. 694;

Vista la lettera del dott. Giulio Cocci al medico provinciale di Aquila, nella quale dichiara di voler rinunziare alla carica di membro di quel Consiglio provinciale sanitario, conferitagli con Regio decreto 15 gennaio prossimo passato, perchè incompatibile col posto di medico condotto successivamente conferitogli;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono accettate le dimissioni rassegnate dal dott. Giulio Cocci, medico chirurgo, dalla carica di membro del Consiglio provinciale sanitario di Aquila, per il triennio 1893-95.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale.*

Dato a Roma, addì 16 aprile 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 8 della legge 22 dicembre 1888 n. 5849 sulla tutela della igiene e della sanità pubblica;

Visto il Nostro decreto 1° dicembre 1892 n. 694;

Vista la nota del Prefetto di Ascoli Piceno in data 8 marzo prossimo passato n. 1238, nella quale si riferisce che i signori dottori Alberto Ambrosi, medico chirurgo, e Salvatore Zannoni, veterinario hanno dichiarato di non potere accettare la carica di membri di quel Consiglio provinciale sanitario, stata loro conferita per il triennio 1893-95, con Regio decreto 15 gennaio prossimo passato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono accettate le dimissioni rassegnate dai signori dottori Alberto Ambrosi, medico chirurgo e Salvatore Zannoni, veterinario, dalla carica di membri del Consiglio provinciale sanitario di Ascoli Piceno, per il trienno 1893-95.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato di curare la esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale.*

Dato a Roma, addì 16 aprile 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 8 della legge 22 dicembre 1888 n. 5849, sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica;

Visto il Nostro decreto 1° dicembre 1892 n. 694.

Vista la lettera diretta al Prefetto di Cremona il 28 gennaio prossimo passato del professore David Misani, e colla quale questi chiese di essere esonerato dalla carica di membro di quel Consiglio provinciale sanitario per il triennio 1893-95, statagli conferita con Regio decreto 15 gennaio p. p.;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono accettate le dimissioni rassegnate dal professore Davide Misani, cultore di chimica, dalla carica di membro del Consiglio Provinciale sanitario di Cremona.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale.*

Dato a Roma, addì 16 aprile 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 8 della legge 22 dicembre 1888 n. 5849, sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica;

Visto il Nostro decreto 1 dicembre 1892 n. 694;

Vista la nota 27 febbraio p. p. n. 1843 del Prefetto di Parma, nella quale si dichiara che il comm. Cesare Sanguinetti, nominato membro di quel Consiglio provinciale sanitario con R. decreto 15 gennaio p. p., per il triennio 1893-95, ha declinato l'onorifico incarico;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono accettate le dimissioni rassegnate dal comm. Cesare Sanguinetti, esperto nelle scienze amministrative, dalla carica di membro del Consiglio provinciale sanitario di Parma, per il triennio 1893-95.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale.*

Dato a Roma, addì 16 aprile 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

ALLEGATI *alla legge 22 aprile 1893 n. 195, pubblicata nella* **Gazzetta Ufficiale** *del 26 stesso mese, n. 98.*

CONVENZIONE

per la concessione alla Navigazione italiana dei servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo, nel Levante, nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano

Il Ministro delle poste e dei telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio e quello delle finanze, *interim* del tesoro, a nome dello Stato;

I commendatori Domenico Gallotti e Giovanni Laganà, a nome della Navigazione Generale Italiana, in virtù di regolare mandato contenuto nella deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 18 dicembre 1890;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Navigazione Generale Italiana si obbliga di eseguire i servizi di navigazione a vapore qui appresso indicati, ai termini ed alle condizioni contemplate nei rispettivi quaderni d'oneri, annessi alla presente, di cui fanno parte integrante:

A) Servizio di navigazione postale e commerciale fra il continente, la Sardegna e la Sicilia, con diramazioni a Tunisi, a Tripoli e a Malta;

B) Servizio di navigazione postale e commerciale fra l'Italia ed il Levante, l'Egitto, il Mar Rosso e le Indie.

Art. 2.

Per l'esecuzione dei servizi contemplati nel precedente articolo, il Governo corrisponderà alla Società, nei limiti determinati dai rispettivi quaderni d'oneri, le seguenti sovvenzioni:

1° pel quaderno d'oneri distinto colla lettera *A* (servizi fra il continente, la Sardegna e la Sicilia, con diramazioni a Tunisi, Tripoli, e Malta):

lire *ventotto* (28) per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno nella linea di cui alla lettera *a* dell'articolo 1°;

lire *venti* (20) per lega, come sopra, nella linea di cui alla lettera *b*;

lire *diciannove* (19) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *c, d, e*;

lire *quattordici* (14) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *f, g, h, l, m, n, o, p, q, r, s*;

lire *dieci* (10) per lega, come sopra, nella linea di cui alla lettera *i*. Questa sovvenzione sarà elevata a lire 14 a lega qualora nei primi due anni, cioè: 1892 e 1893, risultasse in modo incontestabile che l'esercizio di tale linea fosse passivo per la Società.

2° pel quaderno d'oneri distinto colla lettera *B* (servizi col Levante, col Mar Rosso e colle Indie):

lire *trenta* (30), compresa ogni spesa pel passaggio del canale di Suez, per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e ritorno per le linee sotto le lettere *d, e* dell'articolo 1°;

lire *venticinque* (25) per lega, come sopra, nella linea di cui alla lettera *f*;

lire *venti* (20) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *a, b*;

lire *diciassette* (17) per lega, come sopra, nella linea di cui alla lettera *c*;

lire *sedici* (16) per lega, come sopra, nelle linee di cui alle lettere *g, h*;

lire *quindici* (15) per lega, come sopra, nella linea di cui alla lettera *i*;

lire *centottantamila* (180,000) all'anno per la comunicazione quindicinale con Batavia.

Art. 3.

La presente convenzione avrà effetto col 1° gennaio 1892 e durerà fino al 31 dicembre 1911; intendendosi continuativa di anno in anno oltre il detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

La presente convenzione sarà soggetta al diritto fisso di una lira per registro. (*V. allegato*).

Art. 5.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in Roma, in tre originali, addì 29 gennaio 1891.

Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
LACAVA.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
MICELI.

Il Ministro delle Finanze, interim *del Tesoro*
GRIMALDI.

Per la Navigazione Generale Italiana
GALLOTTI - LAGANÀ.

A. MONZILLI } *testimoni.*
P. LONARDI }

A.

QUADERNO D'ONERI

pei servizi di navigazione a vapore colla Sicilia, colla Sardegna, colla Tripolitania, colla Tunisia, con Malta e colla Corsica

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende:

a) un viaggio giornaliero fra Napoli e Palermo;

b) un viaggio giornaliero fra Golfo degli Aranci e Civitavecchia;

c) un viaggio settimanale fra Livorno e Tunisi, toccando Cagliari;

d) un viaggio settimanale fra Tunisi e Tripoli, toccando Susa, Monastir, Medhia, Sfax, Gabes e Gerba;

e) un viaggio settimanale fra Napoli e Tripoli, toccando Messina, Catania, Siracusa, Malta.

f) un viaggio giornaliero fra Golfo degli Aranci e la Maddalena;

g) un viaggio settimanale fra Palermo e Cagliari;

h) un viaggio settimanale fra Cagliari e Napoli;

i) un viaggio settimanale fra Cagliari e Livorno, toccando Muravera, Tortolì, Dorgali, Orosei, Siniscola, Terranova, Golfo degli Aranci, Maddalena;

l) un viaggio settimanale fra Livorno e Portotorres;

m) un viaggio settimanale fra Livorno e Portotorres, toccando Capraia, Bastia, Maddalena e Santa Tereza;

n) un viaggio settimanale fra Palermo e Siracusa, toccando Trapani, Favignana, Marsala, Mazzara, Sciacca, Porto Empedocle, Palma, Licata, Terranova, Scoglitti, Mazzarelli, Pozzallo, Marzamemi;

o) un viaggio settimanale fra Palermo e Tunisi, toccando Trapani, Marsala, Pantelleria;

p) un viaggio settimanale fra Palermo e Malta, toccando Cefalù, Santo Stefano, Sant'Agata, Capo d'Orlando, Patti, Milazzo, Messina, Catania, Siracusa;

q) un viaggio bisettimanale fra Napoli e Messina, toccando Amalfi, Salerno, Pisciotta, Maratea, Scalea, Praia, Diamante, Belvedere, Cetraro, Fuscaldo, Paola, Amantea, Santa Eufemia, Pizzo, Tropea, Nicotera, San Ferdinando, Gioia Tauro e Reggio;

r) un viaggio settimanale fra Napoli e Messina, toccando Maratea, Diamante, Belvedere, Paola, Amantea, Sant'Eufemia, Pizzo, Tropea, Reggio;

s) un viaggio bisettimanale fra Palermo e Ustica.

Quando per causa di cattivo tempo i piroscafi delle linee sotto le

lettere *q*, *r* non potessero approdare a Pizzo, l'approdo dovrà effettuarsi a Santa Venere.

I concessionari dovranno prolungare senza sovvenzione, in andata e ritorno:

1° il viaggio sotto la lettera *c* a Marsiglia, toccando Genova;

2° i viaggi sotto le lettere *l*, *m* a Genova.

I concessionari si obbligano:

a) di approdare eventualmente e mensilmente a Tangeri con la linea per Nuova York, ove tale linea facoltativa fosse conservata;

b) di mantenere, senza sovvenzione, un viaggio settimanale fra Cagliari e Golfo degli Aranci, toccando Muravera, Tortoli, Dorgali, Orosei, Siniscola, Terranova, fino a quando sarà, per le costruzioni ferroviarie, soppressa la linea di cui alla lettere *i* del presente articolo.

Ove però nei primi due anni, cioè dal 1° gennaio 1892 al 31 dicembre 1893, l'esercizio della linea suddetta fra Cagliari e Golfo degli Aranci dovesse dare risultati economici passivi per la Società, la linea stessa sarà sovvenzionata dal Governo in ragione di lire 14 a lega dal 1° gennaio 1894 fino al giorno della soppressione della precitata linea *i*; dal qual giorno sarà pure soppresso il detto viaggio settimanale Cagliari-Golfo Aranci.

Indipendentemente dai servizi previsti dal presente articolo, il Governo potrà, col preavviso opportuno, accrescere i viaggi contemplati dall'articolo stesso od aumentare la velocità dei piroscafi, corrispondendo, nel primo caso, la sovvenzione prevista per la linea o le linee i cui viaggi vennero aumentati, e convenendo, nel secondo caso, un sussidio supplementare proporzionato alla maggiore velocità richiesta ed alle esigenze di nuovo materiale nautico.

Le distanze nautiche saranno determinate dal Ministero della marina.

Art. 2.

Le distanze nautiche fra gli scali di cui all'art. 1 rimangono determinate nel modo seguente:

Palermo-Napoli . . .	Leghe	56.3
Civitavecchia-Golfo degli Aranci	»	50
Livorno-Cagliari . . .	»	97.6
Cagliari-Tunisi . . .	»	53.3
Tunisi-Susa . . .	»	40.6
Susa-Monastier . . .	»	4
Monastier-Medhia . .	»	11
Medhia-Sfax. . . .	»	41.6
Sfax-Gabes . . .	»	20
Gabes-Gerba . . .	»	12
Gerba-Tripoli . . .	»	45
Napoli-Messina . . .	»	58
Messina-Catania . . .	»	16.6
Catania-Siracusa . . .	»	10
Siracusa-Malta . . .	»	27.6
Malta-Tripoli . . .	»	66
Palermo-Cagliari . . .	»	73
Cagliari-Napoli . . .	»	89
Cagliari-Muravera . .	»	14.6
Muravera-Tortolì . .	»	11.3
Tortolì-Dorgali . . .	»	7.3
Dorgali-Orosei . . .	»	2
Orosei-Siniscola . . .	»	6.6
Siniscola-Terranova . .	»	10
Terranova-Golfo degli Aranci	»	2
Golfo degli Aranci-Maddalena	»	9.3
Maddalena-Santa Teresa .	»	3.8
Santa Teresa-Portotorres .	»	15.3
Livorno-Portotorres . .	»	61
Livorno-Capraia . . .	»	12.1
Capraia-Bastia . . .	»	9.5
Bastia-Maddalena . .	»	32.3
Maddalena-Portotorres .	»	18.6
Palermo-Trapani . . .	Leghe	19.3
Trapani-Favignana . .	»	3
Favignana-Marsala . .	»	4.3
Marsala-Mazzara . . .	»	5
Mazzara-Sciacca . . .	»	10
Sciacca-Porto Empedocle .	»	9
Porto Empedocle-Palma .	»	4.1
Palma-Licata	»	4
Licata-Terranova . . .	»	5
Terranova-Scoglitti . .	»	4.5
Scoglitti-Mazzarelli . .	»	4
Mazzarelli-Pozzallo . .	»	5.6
Pozzallo-Marzamemi . .	»	7.6
Marzamemi-Siracusa . .	»	8.3
Trapani-Marsala . . .	»	6
Marsala-Tunisi . . .	»	39.3
Marsala-Pantelleria . .	»	20.6
Pantelleria-Tunisi . .	»	28.8
Palermo-Cefalù . . .	»	10.6
Cefalù-Santo Stefano . .	»	5.6
Santo Stefano-Sant'Agata .	»	4.6
Sant'Agata-Capo d'Orlando .	»	3.3
Capo d'Orlando-Patti . .	»	4
Patti-Milazzo	»	6.6
Milazzo-Messina . . .	»	10.6
Napoli-Amalfi . . .	»	10.6
Amalfi-Salerno . . .	»	8
Salerno-Pisciotta . . .	»	15
Pisciotta-Maratea . . .	»	9.1
Maratea-Scalea . . .	»	4.1
Scalea-Praja	»	2
Praia-Diamante . . .	»	4.5
Diamante-Belvedero . .	»	1
Belvedere-Cetraro . .	»	3.1
Cetraro-Fuscaldo . .	»	2.6
Fuscaldo-Paola . . .	»	1.2
Paola-Amantea . . .	»	5
Amantea-Sant'Eufemia .	»	5.5
Sant'Eufemia-Pizzo . .	»	3.7
Pizzo-Tropea	»	4.3
Tropea-Nicotera . . .	»	4.8
Nicotera-San Ferdinando .	»	1.3
San Ferdinando-Gioia Tauro	»	1.1
Gioia Tauro-Reggio . .	»	8.3
Reggio-Messina . . .	»	2
Napoli-Maratea . . .	»	31.2
Maratea-Diamante . .	»	6.2
Belvedere-Paola . . .	»	6.8
Tropea-Reggio . . .	»	18
Palermo-Ustica . . .	»	12

Tanto il Governo quanto i concessionari hanno la facoltà di fare rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data da cui ha effetto la convenzione;

2° quando, per mutate condizioni dei porti, le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie ed avranno effetto nella liquidazione dei sussidi riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu richiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà di togliere degli approdi e di stabilirne dei nuovi. In tali casi sarà proporzionatamente alle leghe di percorrenza in meno od in più diminuita od aumentata la sovvenzione della linea.

I nuovi approdi saranno soppressi se nel corso di un anno non produrranno sufficienti noli da compensare il concessionario delle spese di navigazione e di porto, derivanti dagli approdi stessi.

Art. 4.

Durante la concessione il Governo s'interdice la facoltà di sovvenzionare linee parallele, o concorrenti a quelle contemplate all'articolo 1, ma potrà usare agevolezze a Società estere ed a Società od armatori liberi nazionali per l'esercizio di linee di navigazione parallele e di approdi intermedi in corrispettivo di obblighi assunti.

I concessionari però saranno interpellati per conoscere se accettano tali servizi alle stesse condizioni, nel qual caso avranno la preferenza.

Il Governo avrà facoltà di obbligare i concessionari ad eseguire tutti od in parte i servizi per le isole del Golfo di Napoli e delle Eolie, per un tempo da determinarsi ed anche per tutta la durata del presente contratto, qualora i detti servizi affidati ad altra Società fossero abbandonati dalla medesima. I patti dei servizi anzidetti saranno regolati da speciale convenzione.

Sarà altresì in facoltà del Governo di apportare le seguenti modificazioni ai servizi di cui all'art. 1:

1° Soppressione dei tre viaggi alla settimana designati alle lettere *q*, *r*, dell'art. 1, quando si verificherà l'apertura dell'intera linea ferroviaria lungo la costa tirrena da Napoli a Reggio;

2° Soppressione del viaggio della linea di cui alla lettera *i*, quando si verificherà l'apertura delle linee ferroviarie Mandas-Tortolì e Macomer-Orosei;

3° Soppressione del viaggio di cui alla lettera *n*, quando sarà compiuta l'intera linea ferroviaria Siracusa-Licata;

4° Soppressione del viaggio di cui alla lettera *p*, pel tratto Palermo Siracusa, quando sarà compiuta l'intera linea ferroviaria litoranea Palermo-Messina.

Queste soppressioni non potranno attuarsi che col preavviso di tre mesi.

In ogni caso di soppressione di linee, il Governo potrà, d'accordo coi concessionari, istituire altri servizi, purchè non si ecceda nella spesa quella attribuita alle linee soppresse.

Art. 5.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno in egual modo essere variati mediante preavviso opportuno.

Le partenze dei porti indicati all'articolo 1, dovranno seguire in orario, indipendentemente dal ritardo nell'arrivo dei piroscafi che fanno capo ai porti stessi.

Le partenze potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto del Ministero delle poste e dei telegrafi, dei direttori delle poste o per cause di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificate ai concessionari col preavviso di sei ore, non potranno eccedere le sei ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal console italiano, ed in sua mancanza, dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione col minor ritardo possibile.

Per le linee sotto le lettere *g*, *h*, *i*, *l*, *n*, *o*, *p*, *q*, *r*, dell'articolo 1, sarà determinato il giorno della partenza e del ritorno al porto capolinea, senza però fissare pei porti intermedi alcun orario, che resta in facoltà dei concessionari di stabilire a seconda delle esigenze locali, salvo al Ministero l'indicazione del tempo minimo di sosta che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali di dette linee.

Art. 6.

I viaggi designati nell'articolo 1, dovranno essere eseguiti con la velocità normale:

1° di 15 nodi all'ora per la linea sotto la lettera *a*, dell'articolo 1;

2° di 12 nodi per quelle sotto le lettere *b*, *c*, *d*, *e*;

3° di 9 a 10 nodi per le rimanenti linee.

Quando il porto di Civitavecchia sarà in condizioni da permettere l'entrata e l'uscita ai piroscafi con ogni tempo ed in qualunque ora del giorno e della notte, il Governo potrà elevare la velocità dei piroscafi adibiti alla linea di cui alla lettera *b*, da 12 a 15 miglia all'ora, applicando il penultimo comma dell'articolo 1.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

La velocità anzidetta sarà computata semestralmente, salvi i casi di forza maggiore, debitamente giustificati.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della sottoscrizione del contratto i concessionari dovranno pignorare per la somma di un milione di lire il materiale posseduto a favore del Governo, ottenendone lo svincolo, quando avranno presentato il materiale prescritto alla Commissione di cui all'articolo 22, e questa lo avrà accettato.

A cauzione ed a guarentigia poi dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, i concessionari dovranno, prima dello svincolo suaccennato, vincolare, per cauzione a favore del Governo e fino alla concorrenza della somma di lire 500,000, un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno, e nominando il custode di esso a termine di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società accettata dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto, o non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli Uffizi postali per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze, dei pacchi postali e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale e pel controllo degli orari stabiliti;

c) dai regi Consoli italiani residenti nei porti esteri.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini ai concessionari od ai loro agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'articolo 92;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove sia il caso, l'applicazione delle multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni che si credesse utile d'introdure nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno in qualunque occasione farsi esibire il gior-

nale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Nei casi di ritardi, sia nell'arrivo, che nelle partenze dei piroscafi, segnalati dai commissari del Governo, il Ministero della marina assumerà le necessarie informazioni intorno alle cause che diedero luogo ai ritardi, esaminando, quando ne sia il caso, la condotta della navigazione, per fare poi le opportune comunicazioni al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Indipendentemente da ciò e pei porti che saranno indicati, gli uffiziali di porto trasmetteranno giornalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie che il medesimo giudicherà opportuno, nonchè per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati a consegnare ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo indicante le circostanze occorse nell'interno viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà dei concessionari.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali.

I piroscafi da adibirsi al servizio devono essere classificati al registro italiano, salvo ai concessionari di richiedere nel loro interesse anche la registrazione al Lloyd inglese.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del sercizio contemplato all'articolo 1.

I piroscafi da assegnarsi alla riserva per ciascuna linea, saranno determinati dal regolamento, di cui all'articolo 92.

La stazzatura minima di tonnellate di registro dei piroscafi sarà la seguente:

di tonnellate 500, per le linee *a*, *b*, di cui all'articolo 1;
di tonnellate 400, per le linee *c*, *d*, *e*, *l*, *m*, *o*;
di tonnellate 350, per le linee *g*, *h*, *i*, *n*, *p*, *q*, *r*;
di tonnellate 150, per la linea *s*;
uno di tonnellate 100, per la linea *f*.

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882 n. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero, durante la concessione del servizio, dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazzatura non inferiore a quella precitata.

Valendosi il Governo della facoltà di cui al penultimo comma dell'articolo 1, i concessionari dovranno aumentare il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo 6.

Art. 14.

Gli scafi e le macchine dei nuovi piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati, con materiali di prima qualità, sì da meritare di essere inscritti nella prima classe del registro italiano I. I. A. 100 stella.

Tutti i nuovi piroscafi superiori a 500 tonnellate saranno costruiti a doppio fondo (sistema cellulare) acciocchè possano essere zavorrati con acqua di mare e portare una sufficiente quantità di acqua dolce, quando fossero destinati al servizio di una flotta durante la guerra.

Le macchine e le caldaie dovranno aver resistito con soddisfacente risultato alle prove a freddo e a caldo prescritte nei contratti della marina militare.

Le caldaie dovranno potere agire sia a tirare libero, sia a tirare forzato, e saranno perciò munite di appositi apparecchi a tirare forzato, di uno fra i più recenti sistemi, riconosciuti aver dato ottimi risultati.

I piroscafi, a metà carico, dovranno alle prove di velocità sopra base misurata, mantenere per la durata di sei ore velocità non minore di quella prescritta, durante tale corsa di prova per la linea su cui sono destinati a prestare servizio, secondo il presente quaderno d'oneri.

L'altezza dei ponti, pei piroscafi al disopra di mille tonnellate, ossia la distanza fra la faccia superiore del tavolato del ponte e la faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà mai essere minore di metri 2.30.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di prima e di seconda classe e per gli uffiziali di bordo, e di locali bene aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi di bandiere estere destinati al trasporto di passeggeri.

Tutti i locali destinati ad alloggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto di essere alloggiate in camere riservate ad esse soltanto.

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il combustibile occorrente per la traversata più lunga, durante la quale non è conveniente si provvedano di carbone, aumentato di quella quantità di riserva che sarà prescritta per ciascuna linea.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo, nonchè anelli di sicurezza, in numero almeno uguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri insieme.

Ciascun piroscafo, della portata di oltre mille tonnellate, oltre alle paratie stagne prescritte dai registri, nè avrà altre intermedie e a tale distanza fra di esse:

a) che un compartimento qualsiasi venendo invaso dall'acqua, il piroscafo possa ancora navigare con sicurezza;

b) che due compartimenti riempiendosi di acqua non possano cagionare la sommersione del piroscafo.

Le due paratie estreme saranno perfettamente stagne e non sarà accordato di aprire in esse alcuna porta di passaggio. Nelle paratie intermedie sarà permesso di aprire passaggi, ma questi dovranno potersi chiudere rapidamente con porte a saracinesca, manovrabili dal ponte superiore.

Ogni compartimento dovrà essere fornito di potenti mezzi di vuotamento delle acque che lo invadessero.

I piroscafi dovranno portare alberatura, velatura ed attrezzatura sufficienti da poter manovrare e navigare in modo da raggiungere il porto più vicino, quando per avarie nei meccanismi o nelle caldaie non potessero servirsi del propulsore per mantenersi in cammino.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto di truppe, di cavalli e di materiali da guerra.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e gli oggetti di allestimento dovranno essere tenuti in stato costante di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere dai concessionari surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di cui all'articolo 22.

I piroscafi di rispetto dovranno essere tenuti in perfetto stato di conservazione e pronti ed entrare in servizio appena se ne manifesti il bisogno.

Su ogni piroscafo dovranno essere installati mulinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare la manovra delle àncore,

l'imbarco e lo sbarco delle merci, affine di abbreviare per quanto sia possibile le fermate nei porti intermedi.

Art. 15.

Il nuovo materiale nautico, tanto pei servizi interni quanto per quelli internazionali, di cui all'articolo 1, dovrà acquistarsi nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico contemplato dagli articoli 6 e 12, dovrà essere pronto alla navigazione al 1° gennaio 1892.

Il Governo può accordare una dilazione di tre anni almeno per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal prese e Capitolato. Pel primo triennio sarà fatta una riduzione alla sovvenzione normale d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Tale riduzione non avrà effetto oltre il primo triennio quando la dilazione fosse prolungata per l'obbligo imposto col precedente articolo 15.

Art. 17.

I concessionari non potranno intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da essi assunte, se non avranno provato di essere forniti del numero prescritto di piroscafi occorrente alla esecuzione dei servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri.

Quando il Governo credesse, per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è prescritto nel precedente articolo 16, di autorizzare i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite, sarà fatta una riduzione sulla sovvenzione normale non superiore al 20 per cento. La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina, coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni del materiale, e le riparazioni di ogni natura del materiale stesso dovranno essere affidate esclusivamente, durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, salvo che essi avessero tutta la loro potenzialità assorbita in altri lavori, circostanza da constatarsi dal Governo.

Art. 19.

Qualora si rendessero necessarie speciali modificazioni negli apparecchi motori ed in altre condizioni del piroscafo, il Governo avrà diritto d'imporle ai concessionari mediante speciale convenzione, con vantaggio per lo Stato, senza danno pei concssionari stessi.

Art. 20.

I concessionari faranno conoscere al Ministero delle poste e dei telegrafi in quali cantieri ed officine saranno costruiti i piroscafi. Il medesimo si riserva la facoltà di esercitare la sua vigilanza sulla esecuzione dei lavori e sui materiali adoperati, per mezzo di Commissioni, le quali avranno il diritto di accedere agli scali, alle officine ed ai magazzini, di farsi comunicare i piani e di procedere a quella prove sui materiali adoperati che credessero convenienti.

Art. 21.

Nel caso che un piroscafo, per una disgrazia qualunque, si perdesse, i concessionari dovranno provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel quaderno d'oneri ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro, corrispondente alle esigenze del contratto, nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà però essere accettato dalla Commissione di cui all'art. 22.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'articolo 17.

Art. 22.

I concessionari rassegneranno al Ministero delle poste e dei telegrafi l'elenco dei piroscafi da adibirsi ai servizi loro affidati.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto sia nuovo, sia in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà, col concorso del personale superiore dei concessionari, apposita Commissione della regia marina, la quale, nelle visite al materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero delle poste e dei telegrafi di concerto con quello della marina e coi concessionari, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 23.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi dal Governo. Ispeziona ugualmente la macchina, le caldaie; verifica gli attrezzi e corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 24.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al serzio sovvenzionato, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso i concessionari, nell'istanza che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 25.

Ogni cinque anni dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi può far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 26.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà in ogni tempo fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed a comodo dei passeggieri.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, i concessionari dovranno, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che la impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 27.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alla Commissione le visite di verificazione, tanto alla macchina, quanto allo scafo, scoprendo o smontando, all'occorrenza, quelle parti o quei pezzi che facesse di mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 28.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà i concessionari a fare quelle osservazioni che stimassero opportune intorno alle deliberazioni della Commissione.

Le osservazioni dei concessionari saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi per le opportune comunicazioni ai concessionari.

Art. 29.

Le spese per indennità di missione alla Commissione, ed altro occorrenti per la esecuzione delle visite dei piroscafi, saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 30.

I concessionari indicheranno al Ministero delle poste e dei telegrafi i gruppi di linee su cui intendono destinare i singoli piroscafi, i quali non potranno poi essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri senza l'autorizzazione del predetto Ministero.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere adibito,

Art. 31.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione di visita saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato ai concessionari.

Art. 32.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi, all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta all'Autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni dei concessionari.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 33.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti, e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Art. 34.

I piroscafi in servizio postale avranno un equipaggio, di cui il *minimum* sarà determinato, sentiti i concessionari, dal Ministro delle poste e telegrafi, di concerto con quello della marina. Pei piroscafi in servizio commerciale provvederà il Codice della marina mercantile.

Art. 35.

Sui piroscafi sarà riservato apposito locale per gli ammalati e specialmente pei mentecatti, affinchè non diano molestia agli altri passeggieri e possano essere posti sotto necessaria sorveglianza.

I piroscafi dovranno avere inoltre un locale chiuso, coperto ed arieggiato per collocarvi i prigionieri militari ed i detenuti civili.

Art. 36.

I locali dei passeggieri saranno provveduti di tutti gli oggetti necessari al loro uso.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 37.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, siano dessi originari od a destinazione dei Regi Stati, siano originari o a destinazione di Stati esteri, compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, nonchè gli stampati, carte, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi (cassette postali, bolgette, bolli, punzoni, martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili), e come tale iscritto sui fogli di via.

La gratuità del trasporto dei dispacci e degli altri oggetti suaccennati è obbligatoria anche per tutte le linee che i concessionari esercitassero spontaneamente senza retribuzione dello Stato, oltre i servizi compresi nel presente quaderno d'oneri.

I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o guasti dei dispacci e degli oggetti ad essi affidati, salvo il caso di forza maggiore.

Il trasporto dei pacchi postali sarà effettuato in base alle seguenti condizioni:

I pacchi postali, siano ordinari, con assegno o con dichiarazione di valore, del peso non superiore a tre chilogrammi, saranno consegnati per il trasporto agli agenti dei concessionari, sciolti o chiusi in reti sacchi, o paniere quando il loro numero richiedesse siffatto modo di spedizione.

In caso di smarrimento di uno dei pacchi postali ordinari, con assegno o con valore dichiarato, i concessionari corrisponderanno all'Amministrazione postale le indennità dovute ai terzi, determinate dalle leggi in vigore.

In corrispettivo del servizio prestato pel trasporto dei pacchi postali i concessionari riceveranno dall'Amministrazione postale, alla scadenza di ogni esercizio, un compenso di lire 40,000.

Sotto la denominazione di *dispacci* s'intendono, per gli effetti del presente quaderno d'oneri, tutte le casse, sacchi o pieghi di lettere ordinarie, raccomandate od assicurate, cartoline, libri, stampati, campioni, gruppi di numerario, valori postali e governativi, come francobolli, cartoline, cartelle del Debito pubblico e simili, pacchi postali sciolti, in paniere, od in altri recipienti e tutti gli altri articoli, i quali per le leggi e i regolamenti in vigore sono trasmissibili o potranno trasmettersi per la posta, senza riguardo al luogo al quale essi possono esser diretti, sia a quello dal quale abbiano avuto origine, come altresì tutte le casse, paniere od altri recipienti vuoti, nonchè le provviste di oggetti in uso o da usarsi pel servizio postale e governativo, le quali cose tutte potranno spedirsi, da e per qualunque ufficio postale interno, o di qualsiasi nazione *come dispacci*, di cui è parola nel presente quaderno d'oneri.

Art. 38.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo, sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste credesse di destinare a bordo pel servizio dei dispacci uno o due impiegati ed un inserviente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letto, indipendentemente da apposito e sufficiente locale, per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta in seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Gli impiegati prenderanno posto alla tavola dei passeggieri di prima classe o del comandante, ed il servente a quella di seconda classe o degli ufficiali a metà prezzo della tariffa dei viaggiatori.

Art. 39.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a sua disposizione pel servizio dei dispacci la migliore imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi lo sbarco dei dispacci possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Ove non fosse imbarcato l'impiegato o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Qualora poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario di cui all'art. 1, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 40.

Ferma restando in ogni tempo la partenza da Civitavecchia della corsa giornaliera per il Golfo degli Aranci, di cui alla lett. *b* dell'arcolo 1°, i concessionari in casi di tempi procellosi, da giustificarsi, potranno approdare a Porto Santo Stefano, anzichè a Civitavecchia, nel viaggio giornaliero dal Golfo degli Aranci.

Verificandosi tale eventualità, i concessionari provvederanno a proprie spese allo sbarco dei dispacci, che consegneranno all'ufizio postale di Porto Santo Stefano, il quale provvederà al loro trasporto alla stazione di Orbetello, pure a spese dei concessionari.

Art. 41.

I concessionari dovranno far ritirare i dispacci dagli ufizi postali al porto, o dagli ufizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Essi dovranno egualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie

onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avarie e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti di approdo e la spedizione dei dispacci dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare, a proprie spese, speciali comunicazioni cogli uffizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 42.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi delle linee postali e postali commerciali dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 68 e 69 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito, che l'ora di partenza dei piroscafi delle linee postali e postali-commerciali, sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo. mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli Uffizi od agli agenti, indicati nel precedente articolo, del primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 43.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, all'uopo autorizzati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata unitamente ai dispacci agli uffizi od agenti postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari, o dei loro agenti, sarà punita a norma di detta legge.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi, adibiti alle linee di cui all'articolo 1°, dovranno aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali che saranno loro prescritti dal Ministero stesso.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi stampati, per cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi alla interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste e dei telegrafi, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze per verificare se il contenuto si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Naviglio ausiliario per la Marina militare.

Art. 44.

1° È data facoltà al Ministero della marina di requisire, quando lo stimi opportuno, qualunque piroscafo appartenente ai concessionari, ancorchè non destinato sulle linee sovvenzionate, e ciò alle condizioni indicate nella sezione *B*.

2° Lo stesso Ministero può scegliere fra i piroscafi costituenti il materiale dei concessionari, quelli che reputa adatti a servizi militari, ed inscriverli nei ruoli del naviglio ausiliario.

3° I tre piroscafi da destinarsi sulla linea Napoli-Palermo devono soddisfare alle particolari condizioni di velocità, di sicurezza e di protezione stabilite nella seguente sezione *A*, le quali li rendano idonei ad usi di guerra, e saranno inscritti nei ruoli del naviglio ausiliario.

Oltre i tre piroscafi anzidetti, i concessionari si obbligano di costruire nel secondo triennio, dalla data del cominciamento dei servizi, altri tre piroscafi soddisfacenti alle condizioni anzidette e da inscriversi pure nei ruoli del naviglio ausiliario.

Pei piroscafi della linea Napoli-Palermo non sarà dovuto alcun compenso speciale. Per gli altri tre, qualora non venissero applicati dal Governo alla linea Civitavecchia Golfo Aranci, in relazione all'art. 6, sarà pagato un compenso nella misura indicata nella stessa sezione *A*, paragrafo 12.

Il pagamento di questo compenso rimarrà sospeso durante il tempo in cui i detti piroscafi venissero requisiti, per il quale sarà invece corrisposta l'indennità fissata per qualunque altro piroscafo in caso di requisizione.

4° I piroscafi dei concessionari iscritti nei ruoli del naviglio ausiliario non possono essere noleggiati all'estero, nè venduti senza l'autorizzazione del Ministero della marina.

A) *Condizioni a cui devono soddisfare i piroscafi da inscriversi nel naviglio ausiliario e compenso da corrispondersi pei medesimi.*

1° I piroscafi devono essere costruiti nello Stato.

2° Lo scafo deve essere diviso in compartimenti stagni di tali dimensioni, che messo uno qualunque di essi in comunicazione col mare, il piroscafo continui a galleggiare con sicurezza. Questi compartimenti stagni devono terminare al ponte della nave superiore al galleggiamento, ed in ogni caso estendersi non meno di metri 1.25 al disopra della linea di galleggiamento in carico.

La prima paratia stagna a prora deve arrivare in ogni caso fino al ponte scoverto ed essere distante dal dritto di prua un decimo della lunghezza della nave fra le perpendicolari.

Tutte le paratie stagne non devono avere porte stagne, o se le hanno, queste devono essere di struttura solida ed efficace e fatte in maniera che si possano chiudere con facilità e prestezza tanto dal posto stesso delle porte, quanto dal primo ponte al disopra del galleggiamento.

La buona tenuta e la solidità delle paratie stagne devono essere accertate mediante l'esperimento diretto di allagamento dei vari compartimenti della nave quando è in corso di costruzione o di allestimento.

Lo scafo deve avere il doppio fondo, che si estenda per non meno di due terzi della lunghezza della nave e sia munito di tubolature, valvole e pompe adatte perchè si possa allagare con acqua di mare e prosciugare o riempire di acqua dolce nei suoi vari compartimenti per l'alimentazione delle caldaie.

Il timone dev'essere mosso da un apparato a vapore situato possibilmente al disotto del galleggiamento: però l'asse del timone deve prolungarsi fino in coperta ed essere ivi munito di uno dei buoni sistemi di governo a mano.

3° Le caldaie devono essere protette da carbonili, larghi almeno metri 1.50.

4° Le pompe di circolazione della macchina devono essere di potenza sufficiente per scaricare dalla sentina fuori bordo 500 tonnellate d'acqua all'ora.

Le varie stive saranno collegate da una tubolatura di esaurimento alla quale facciano capo le pompe di circolazione suddette. I maneggi delle valvole di presa di questa tubolatura nelle varie stive devono estendersi sino al primo ponte sopra il galleggiamento. Sarà accertata con esperimenti diretti la potenza di queste pompe nel servizio suddetto.

5° I piroscafi devono avere carbonili stabili di servizio e carbonili di riserva, che possono essere temporanei, capaci di contenere collettivamente una provvista di carbone sufficiente a percorrere 4000 miglia con la velocità ridotta di 10 miglia.

Le spese per la costruzione dei carbonili di riserva, nel caso che fossero temporanei, devono essere a carico dei concessionari.

6° I piroscafi devono avere grue o pic di carico a vapore o idraulici per imbarcare e sbarcare merci.

7° I piroscafi devono essere capaci di mantenere una velocità di miglia 16 1⁄2 alle prove per un periodo di almeno quattro ore nelle condizioni indicate nel seguente paragrafo.

8° L'accertamento delle condizioni di cui nei precedenti paragrafi è fatto da una Commissione nominata dal Ministero della marina, la quale procede anche alle prove di velocità nel modo sotto indicato:

a) Le prove sono fatte interamente col personale dei concessionari, al quale spettano il comando, la direzione e la responsabilità della nave e del suo apparato motore, le attribuzioni della Commissione essendo limitate ad accertare che le condizioni prescritte siano appieno soddisfatte;

b) Le prove si devono fare a carena pulita, con carbone scelto e il mare calmo o leggermente mosso, purchè l'agitazione del mare sia in limiti così moderati da non influire sul cammino della nave. In ogni caso, eseguita la prova, lo stato di agitazione del mare non può mai essere invocato in favore dei concessionari in compenso di deficienza nella velocità;

c) La velocità del piroscafo si determina percorrendo lungo la costa una base di lunghezza bene accertata e nei suoi due versi per modo che sia eliminata l'influenza del vento e della corrente. La base deve essere stabilita fra due punti ben definiti della costa ed avere una lunghezza non inferiore a 20 miglia marine.

L'ufficio idrografico della regia marina fornirà tutti gli elementi relativi alle base delle corse e le carte delle basi stesse. Non si fanno compensi per le deviazioni della nave dovute a inabile governo del timone, e la velocità della nave è quella che risulta dal quoziente della lunghezza della base in miglia marine per il tempo medio in ore impiegato a percorrerla nei due versi;

d) Alla partenza la nave deve essere in completo carico di carbone ed avere zavorra d'acqua o altro carico a bordo che in tonnellate uguagli la metà della stazza netta della nave.

È data facoltà ai concessionari di regolare la distribuzione della zavorra nelle stive e nel doppio fondo come stimano più conveniente per l'azione delle eliche e per la velocità della nave.

È loro ugualmente data facoltà di usare la ventilazione artificiale con ventilatori o con altri mezzi per attivare la combustione nelle fornaci delle caldaie, però in limiti moderati da non produrre danno alle caldaie.

Del peso della zavorra imbarcata e delle immersioni della nave si deve far nota nel verbale della prova;

e) Nel verbale della prova, oltre i dati relativi alla velocità della nave, si devono annotare anche tutti quelli che si riferiscono alle funzioni dell'apparato motore od a quello di maneggio del timone;

f) La prova è considerata nulla e deve essere ripetuta nel caso che durante l'esperimento si manifestino irregolarità nelle funzioni dell'apparato motore, che obblighino a rallentare il suo andamento, così che per esse la velocità della nave risulti inferiore a quella voluta, o che le medesime siano tali da impedire alla nave, alla fine dell'esperimento, di continuare a navigare regolarmente con una velocità inferiore di due nodi a quella prescritta per la prova, ancorchè nell'esperimento eseguito la velocità stessa sia stata raggiunta.

La prova deve ugualmente essere ripetuta nel caso che, dopo la medesima si facciano palesi perdite dai tubi caloriferi e dai tiranti, o altri danni nelle caldaie o nelle macchine richiedenti lavori di riparazioni.

Si deve del pari ripetere la prova nel caso che avarie nel maneggio del timone o altre circostanze impediscano di eseguirla nel modo completo che è più sopra indicato.

9° Le visite per verificare le condizioni dello scafo, delle macchine e delle carboniere e le prove di velocità vengono eseguite quando sia fatta domanda dalle Società per ottenere il compenso speciale di cui nel paragrafo 12.

La domanda dovrà sempre essere fatta prima dell'ammissione del piroscafo al servizio.

Le prove di velocità potranno poi essere ripetute ogni anno. In questo caso, per il pagamento del compenso indicato nel paragrafo 12, è necessaria la produzione del verbale delle prove di velocità, dal quale risulti che il piroscafo conserva la velocità prescritta.

10° Il Ministero della marina ha facoltà di fare eseguire a bordo dei piroscafi suaccennati i lavori necessari per l'istallazione delle artiglierie, per la conservazione delle munizioni e simili, senza che competa perciò alcuna indennità ai concessionari.

11° Il capitano al comando del piroscafo od almeno uno degli ufficiali di coperta, il macchinista direttore della macchina od almeno un altro macchinista devono possibilmente appartenere alla riserva navale col grado di ufficiale.

Oltre a ciò i concessionari s'impegnano nella composizione dell'equipaggio di coperta e del personale di macchina di preferire per quanto è possibile individui in congedo illimitato della R. Marina.

I concessionari si adopreranno affinchè una parte del personale del proprio stato maggiore, inscritto nei ruoli della riserva navale, prenda parte alle esercitazioni navali a richiesta del Ministero della marina e compatibilmente colle esigenze del servizio postale.

Nel caso di requisizione e per gli effetti della resposabilità dei rischi, contemplata nelle condizioni della requisizione stessa, i piroscafi sono considerati sotto il comando del personale dei concessionari e le loro macchine sotto la direzione del personale stesso, quando il comandante ed il direttore di macchina suddetti, sebbene appartenenti alla riserva navale, non siano sostituiti dal Ministero della marina con altri ufficiali dallo stesso dipendenti.

12° Il Governo pagherà per i tre piroscafi, di cui al quarto comma del presente articolo, un compenso annuo speciale di lire 50,000 per ciascuno, a cominciare dal giorno della loro ammissione in servizio e fino a che non saranno applicati alla linea Civitavecchia-Golfo Aranci, in relazione al l'art. 6,

B) Condizioni per la requisizione in servizio della Regia marina dei piroscafi.

1° Dei piroscafi, non ammessi al compenso speciale, di cui nella precedente sezione *A*, il Ministero della marina ha facoltà di designare quelli che reputi adatti a servizi militari, ancorchè non sieno addetti a linee sovvenzionate, da requisirsi quando ne riconosca il bisogno.

2° I concessionari devono acconsentire che a bordo di tali piroscafi siano eseguiti preventivamente i lavori di carattere militare necessari per mettere i piroscafi stessi in condizioni da poter servire agli usi prefissi. Questi lavori sono compiuti interamente a cure e spese della R. Marina.

3° Il numero, la disposizione delle artiglierie, gli spazi nei quali devono essere deposte le corrispondenti munizioni ed il modo con cui i locali debbono essere preparati, gli spazi dove devono essere situate le rastrelliere per le armi portatili e gli scaffali, le suppellettili analoghe per oggetti di armamento portatili, il numero, la disposizione dei proiettori di luce elettrica e quello delle dinamo con motrici corrispondenti per le loro azioni, ed in generale tutte le disposizioni necessarie per rendere il piroscafo atto al servizio per il quale è requisito, saranno studiate e stabilite da ufficiali della Regia Marina di concerto con gli agenti dei concessionari.

4° Qualora, con la permanenza di qualche sistemazione a bordo di detti piroscafi, s'impedisca o si limiti il libero uso di una parte qualsiasi di essi, durante il tempo nel quale i medesimi non si trovano al servizio della Regia marina, questa pagherà ai concessionari, a titolo di nolo, un'indennità nella misura seguente:

Per ogni metro cubo di spazio occupato nelle stive, lire 40 per ogni mese ed in proporzione per ogni frazione di mese superiore a 15 giorni: per gli spazi occupati nei ponti destinati ad alloggio di passeggieri di qualsivoglia classe, la rata mensuale di nolo permanente sarà determinata volta per volta, e, secondo le circostanze, d'accordo fra le due parti.

Il pagamento di questo nolo permanente è sospeso durante il tempo nel quale il piroscafo è requisito dalla Regia Marina.

Al pagamento stesso non hanno diritto i piroscafi ammessi al compenso speciale di cui tratta la sezione *A*.

5° I concessionari hanno l'obbligo di lasciare a bordo del piroscafo requisito tutto ciò che serve per l'esercizio della nave e ch

trovasi ordinariamente a bordo dei piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri per lunghi viaggi.

Occorrendo, essi devono aumentare la dotazione di oggetti marinareschi del piroscafo in considerazione del servizio speciale, a cui questo sarà destinato.

Per converso hanno la facoltà di sbarcare, presi i concerti con i delegati della Regia Marina, oggetti che si considerino inutili o incomodi nel servizio speciale suddetto.

6° In caso di requisizione, la R. Marina corrisponderà ai concessionari per tali piroscafi un'indennità, calcolata nel modo seguente dal giorno (incluso) in cui i piroscafi sono messi a disposizione nei porti da essi indicati, fino a quello (incluso) in cui essi sono restituiti ai concessionari stessi:

a) Un'indennità del 5 per cento all'anno sul valore di stima del piroscafo e del materiale di armamento.

Questo prezzo di stima del piroscafo e del suo materiale di armamento (il quale comprende gli attrezzi, corredi ed istrumenti di cui il piroscafo è munito per la manovra e per la macchina, gli arredi delle cabine, delle sale da pranzo, delle sale di trattenimento, ecc., esclusi i materiali di consumo di qualunque specie) viene determinato all'atto della scelta fatta dalla Regia Marina, da un collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Per la determinazione di questa prima indennità, il valore del piroscafo, escluso il materiale di armamento, è ogni anno diminuito del cinque per cento.

Se per accidenti sopravvenuti tale lavoro venisse a diminuire od al contrario per nuovi lavori di miglioramento venisse ad aumentare, si tiene conto di queste differenze, il valore delle quali viene determinato dal Collegio dei periti;

b) Un'altra indennità, in aggiunta alla prima, stabilita all'otto per cento all'anno, è pagata per il tempo anzi accennato sul valore del piroscafo all'epoca della sua ammissione in servizio, senza alcuna riduzione posteriore per cagione dell'età e fino a vent'anni di età, e su quello del materiale d'armamento determinato all'epoca stessa.

Nell'indennità, di cui sopra, sono comprese le spese di manutenzione, le quali restano perciò a carico dei concessionari, salve le eccezioni che seguono.

I rischi di guerra sono tutti a carico del Governo. I rischi di mare e di fuoco sono a carico del Governo solamente quando i piroscafi siano al comando di ufficiali della Regia Marina.

Le suddette due indennità sono pagate ai concessionari a mesi scaduti e calcolate a giornata.

Le spese di pilotaggio, diritti marittimi e simili sono rimborsate ai concessionari sulla produzione dei documenti che li comprovino;

c) Sono a carico della Regia Marina le spese per i materiali di consumo impiegati durante la requisizione.

All'atto della requisizione sarà perciò formato in contraddittorio un inventario di tali materiali, compreso il carbone esistente a bordo. Durante la requisizione i piroscafi devono provvedersi dei materiali di consumo nei porti militari dello Stato dai depositi e dagli stabilimenti della Regia Marina e negli altri porti direttamente sulla piazza.

I materiali e gli oggetti forniti dalla Regia Marina devono a questa essere rimborsati al prezzo d'inventario. Quando i piroscafi vengono restituiti, si procede all'inventario dei materiali di consumo esistenti a bordo e si fa la differenza fra il valore dei materiali di consumo che si trovavano a bordo al momento della requisizione aumentato di quello degli acquisti fatti durante la requisizione, stessa e il valore di quelli esistenti a bordo all'epoca della riconsegna, aumentato di quello dei materiali sbarcati durante il periodo stesso. Questa differenza viene rimborsata ai concessionari;

d) Il Governo rimborserà inoltre le spese di mantenimento tanto per il personale dei concessionari, quanto per quello militare imbarcato sui piroscafi requisiti.

Il personale dei concessionari continuerà ad avere il trattamento normale stabilito dai concessionari stessi; quello militare sarà ammesso alle tavole corrispondenti, secondo accordi da prendersi fra i concessionari ed il Ministero della marina. Le spese sono rimborsate in ragione delle giornate di presenza a bordo, escludendo il giorno dello sbarco e comprendendo quello dell'imbarco, nelle seguenti misure:

Per ogni persona ammessa alla tavola del capitano lire otto;

Per ogni persona ammessa alla tavola degli ufficiali, lire sei;

Per ogni persona ammessa alla tavola dei sotto-ufficiali di bordo, lire due;

Per ogni persona ammessa alla razione del marinaro, lira una e centesimi cinquanta.

Per ottenere questo rimborso, i concessionari devono presentare alla fine della requisizione un quadro delle razioni somministrate, unitamente ad una copia del ruolo d'equipaggio, da cui risultino i movimenti d'imbarco e sbarco.

Qualora il periodo della requisizione si protragga oltre due mesi, il Ministero della marina può far pagare degli acconti sulla produzione di quadri dimostranti le somme erogate dai concessionari per questo titolo;

e) Il Ministero della marina rimborserà inoltre ai concessionari le paghe di tutto il personale di essi rimasto a bordo durante la requisizione, dal giorno del cominciamento di questa o dall'imbarco fino al giorno della riconsegna escluso. Nessuna deduzione sarà però fatta per gli stipendi ordinari mensuali delle persone sbarcate.

Se le paghe del personale di bordo fossero inferiori a quelle del personale corrispondente militare, si terrà conto di questa differenza a favore degli interessati.

Qualora la durata della requisizione ecceda due mesi, il Ministero della marina può pagare queste spese mensilmente, in base ai quadri dimostrativi delle spese stesse, formati dai capitani e muniti del visto dei concessionari.

Le suddette spese vengono rimborsate nelle sedi dei concessionari;

f) Nel caso di perdita dei piroscafi, di preda, ecc., il Governo rimborserà ai concessionari il montare delle somme appartenenti ai medesimi, esistenti nella cassa di bordo e che fossero andate effettivamente perdute. Questo rimborso non potrà eccedere in alcun caso la somma di lire ventimila; ma i concessionari devono sempre dare la prova necessaria delle somme esistenti in cassa al momento dell'avvenimento;

7° Qualora riparazioni necessarie allo scafo, all'apparato motore od ai finimenti di bordo impediscano al piroscafo requisito di fare il servizio, al quale è assegnato per un termine non più lungo di dieci giorni, sarà dalla Regia Marina trattenuto un trentesimo dell'indennità mensuale per ogni giorno d'impedimento oltre il decimo. Continueranno però durante questo tempo tutti gli oneri dei concessionari derivanti dalla requisizione.

Ma non sarà dalla Regia Marina trattenuta parte alcuna dell'indennità per impedimenti derivanti da riparazioni, per qualunque durata, quando il bisogno di queste riparazioni è conseguenza di fatti di guerra o di avarie occorse per errori di comando, mentre la nave è comandata da ufiziali a ciò delegati della Regia Maeina e non dagli ordinari ufficiali dei concessionari.

8° Nel caso ordinario che il comando del piroscafo requisito resti al capitano dei concessionari, questi e con lui tutti i suoi dipendenti, deve uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni che gli vengono date dalle autorità militari da cui il piroscafo dipende per la attuazione dei servizi, ai quali è assegnato.

In questo stesso caso i militari, che si trovano imbarcati in più dell'equipaggio ordinario, in armonia colla regola del paragrafo 11 seguente, ciascuno secondo il suo grado e la sua posizione, devono uniformarsi a bordo agli ordini ed alle istruzioni degli ufficiali e delle altre persone dell'equipaggio ordinario dei concessionari per posizione ad essi superiore a bordo.

Parimenti gli ufficiali e le altre persone dell'equipaggio ordinario del piroscafo devono uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni dell'ufficiale della Regia Marina messo a comandarlo, e in tutti i casi

gli ufficiali e graduati della Regia Marina medesima, che si trovino imbarcati nel modo indicato nel paragrafo 11 e che per posizione a bordo siano ad essi superiori.

9° Il macchinista dei concessionari che dirige l'apparato motore e gli altri individui dei medesimi che restino a bordo del piroscafo requisito, quando il comando di questo sia assunto da un ufficiale della Regia Marina, qualunque essi siano, devono obbedire agli ordini del comandante militare e degli altri ufficiali della Regia Marina imbarcati.

10° Durante la requisizione la responsabilità della conservazione del materiale, dell'esercizio dell'apparato motore, ecc., resta interamente ai concessionari se il comando del piroscafo e la condotta dell'apparato motore restano rispettivamente agli ufficiali ed ai macchinisti dei concessionari medesimi.

Invece, la detta responsabilità ricade sulla Regia Marina per la conservazione del materiale, se il comando del piroscafo viene assunto da ufficiali della Regia Marina. Lo stesso avviene per la condotta e la conservazione dell'apparato motore, se al macchinista dei concessionari che lo dirige, è sostituito un macchinista della Regia Marina.

Per gli effetti della responsabilità della conservazione del materiale, nell'atto della requisizione sarà proceduto da due ufficiali della Regia Marina e da due delegati dei concessionari, in contraddittorio, allo accertamento dello stato del piroscafo requisito. Uguale accertamento sarà fatto nell'atto della riconsegna ai concessionari, rilevando i deprezzamenti (esclusi quelli dovuti all'uso ordinario), le perdite od il maggior valore che possa avere acquistato il piroscafo per lavori eseguiti a cura della Regia Marina.

Il valore delle perdite e dei deprezzamenti di cui sopra, nel caso che debbano andare a carico della Regia Marina, sarà da questa pagato ai concessionari, i quali per contro dovranno rimborsare allo Stato il prezzo delle migliorie come sopra accertate.

11° In generale, sul piroscafo requisito sarà mantenuto l'equipaggio mercantile ordinario; la Regia Marina per altro avrà diritto di sostituire in tutto o in parte con ufficiali, con graduati o comuni dei corpi militari rispettivamente lo Stato maggiore, non escluso il capitano, e l'equipaggio mercantile suddetto.

La Regia Marina avrà parimenti diritto d'imbarcare sul piroscafo requisito uno dei suoi ufficiali, quale commissario governativo, ed il numero dei militari dei suoi corpi, che essa giudichi opportuno aggiungere come supplemento all'equipaggio ordinario.

12° Durante il tempo nel quale uno dei piroscafi trovasi requisito dalla Regia Marina, questa ha facoltà di acquistarlo, se ciò le convenga. In questo caso, in quello di perdita derivante da rischi di guerra, ed in quello di avaria superante due terzi del valore del piroscafo, se questa sia avvenuta mentre il piroscafo trovavasi sotto il comando di un ufficiale delegato della Regia Marina, il prezzo che questa pagherà ai concessionari sarà il valore del piroscafo, determinato da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della Marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma, aumentato del 10 per cento in compenso della vendita forzata, ma diminuito di tre ottavi delle somme pagate dalla Regia Marina a titolo d'indennità per la requisizione in corso Quando al momento della vendita o della perdita il piroscafo si trovasse requisito da più di sei mesi, la diminuzione dei tre ottavi della indennità non avrà luogo che su quella pagata per soli sei mesi.

13° Pel caso di acquisto da parte della Regia Marina, considerato nel paragrafo 12, i concessionari devono consegnare i piroscafi liberi da ogni vincolo per crediti privilegiati, come pegni, cambi marittimi, tasse, retribuzioni alle Casse degli invalidi della Marina mercantile e simili, in maniera che la R. Marina se ne possa servire liberamente senza reclami di chicchessia e per qualsivoglia ragione derivante da particolari impegni dei concessionari verso terzi, appena sia stipulato il contratto di compra-vendita.

Quando esistano crediti privilegiati ancora accesi verso i concessionari a carico dei piroscafi che la R. Marina vuole acquistare ed i concessionari non possono subito estinguerli, la R. Marina avrà facoltà di prelevare dalla somma dovuta ai concessionari, a saldo del prezzo dei piroscafi, quelle necessarie per la estinzione dei crediti suddetti e dei corrispondenti interessi. In questo caso essa li pagherà appena saranno resi liquidi, proverà i pagamenti fatti con la presentazione dei documenti di quietanza, e consegnerà ai concessionari le somme che siano sopravanzate, con i corrispondenti interessi.

Le stesse norme saranno osservate per il pagamento dei piroscafi che siano perduti per fatti di guerra, mentre trovansi requisiti dalla R. Marina e per ragioni qualunque nelle stesse condizioni se sotto il comando di ufficiali della R. Marina.

14° Nel caso di vendita forzata, come è detto nel paragrafo 12, ed in quello di vendita per conseguenza di avaria superante i due terzi del valore del piroscafo, i concessionari hanno diritto di ritirare da bordo, prima della consegna, l'argenteria, i cristalli, la porcellana e la biancheria di servizio delle mense e gli oggetti da letto, come materassi, guanciali, coltri, biancheria, tende, ecc., salvo tanta parte quanta ne è necessaria per uso degli alloggi e delle mense di stato maggiore, di sotto ufficiali, ecc., siano questo stato maggiore e questi sott'ufficiali dipendenti dai concessionari o dalla R. Marina.

15° In caso di alienazione dei propri piroscafi, i concessionari sono tenuti alla restituzione di tutto il materiale che per essi abbiano ricevuto dalla R. Marina, la quale, per converso, ha l'obbligo di ripristinarli nelle condizioni nelle quali si trovano in quanto queste siano state modificate dalle sistemazioni eseguite per il servizio militare.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 45.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto la osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

I concessionari ed i loro agenti non potranno fare per conto proprio, ed in società con altre persone, operazioni commerciali di trasporto su tutte le linee indicate all'articolo 1.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto ai concessionari.

Nello scopo di facilitare i predetti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite Agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Le agenzie stabilite in città, ove esistono porti, saranno obbligate di accettare le merci non eccedenti il peso di 40 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza.

Le Agenzie dei porti in arrivo dovranno alla loro volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 46.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo nel Regno un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa d'ancoraggio.

Art. 47.

Sulle linee internazionali dell'articolo 1, a cominciare dall'ultimo porto del Regno toccato dai piroscafi delle linee stesse, i concessionari stabiliranno il prezzo di passaggio dei viaggiatori ed i noli da applicarsi alle merci. Le tariffe non saranno superiori a quelle praticate da altre Società sovvenzionate in modo assoluto, epperò, per verun motivo i concessionari potranno far noli in danno di Genova o di Venezia o di altri porti del Regno, in confronto di Marsiglia e di Trieste A condizioni uguali essi accorderanno la preferenza alle spedizioni del commercio italiano, purchè le domande d'imbarco siano state fatte ai loro agenti nei termini di tempo, che i concessionari avranno fissati e che terranno esposti a questo effetto in ciascuna Agenzia.

La merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo

applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione collo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo piroscafo per essere rispedite con o senza trasbordo ad un porto estero.

Infine, i concessionari potranno per i porti esteri trasportare e depositare, presso le loro rispettive Agenzie, merci italiane da essere vendute a profitto degli speditori.

Le condizioni del nolo e la provvigione da corrispondersi per un tale servizio, saranno determinate dalla Commissione di cui all'articolo 51.

Art. 48.

I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi colle altre linee di navigazione italiane ed estere, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio, senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportate da un punto all'altro, senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

Pei porti, ove è possibile, la prosecuzione tanto dei passeggieri che delle merci, avrà luogo mediante il raccordamento della stazione marittima con quella ferroviaria.

I concessionari infine dovranno, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi con le ferrovie italiane e straniere per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie, e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà coi concessionari.

I concessionari dovranno convenire colle Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni che, coll'approvazione del Governo, saranno stabilite d'accordo fra i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto pel detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Quando l'accordo colle altre Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di sei mesi dalla richiesta fattane dal Governo, e condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

I concessionari dovranno adottare tariffe speciali da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50, e da 50 a 100 chilogrammi.

Art. 49.

Sulle basi delle tariffe comuni il Governo potrà ordinare ai concessionari d'introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti od istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie italiane o straniere, quanto con altre Società di navigazione.

Art. 50.

I concessionari potranno proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e condizioni di trasporto che riterranno più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 51.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linee contemplate dall'articolo 1°, esclusi i prolungamenti internazionali, sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come appare dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non risultino superiori alle tariffe approvate con decreto del 29 gennaio 1887, nel qual caso saranno applicate queste ultime:

Massimi dei prezzi di passaggio dei viaggiatori.

PERCORRENZA IN LEGHE	I. CLASSE — Per ogni lega	II. CLASSE — Per ogni lega	III. CLASSE — Per ogni lega
Da 1 a 10	0. 79	0. 53	0. 27
oltre 10 a 20	0. 76	0. 51	0. 26
» 20 a 30	0. 74	0. 49	0. 25
» 30 a 40	0. 71	0. 48	0. 24
» 40 a 50	0. 69	0. 46	0. 23
» 50 a 60	0. 66	0. 44	0. 22
» 60 a 70	0. 64	0. 42	0. 21
» 70 a 80	0. 61	0. 41	0. 20
» 80 a 90	0. 59	0. 39	0. 19
» 90 a 100 e oltre .	0. 56	0. 37	0. 18

L'esame delle tariffe sarà affidato ad apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno del Ministero del commercio e di uno dei concessionari.

I fanciulli dai tre ai dieci anni pagheranno la metà dei prezzi suindicati; quelli di età inferiore ai tre anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti di uso) nella proporzione seguente:

1ª classe . . . . Kg. 100
2ª id. . . . . » 60
3ª id. . . . . » 40

Per ogni eccedenza di peso, si potrà esigere una tassa di centesimi 50, ogni 10 chilogrammi, qualunque sia la destinazione.

Il prezzo del vitto è fissato:

a lire 3 per ogni colazione, a lire 5 per ogni pranzo } pei viaggiatori di 1ª classe.
a lire 2 per ogni colazione, a lire 4 per ogni pranzo } pei viaggiatori di 2ª classe.

I vini da pasto, da consumarsi a bordo, dovranno essere di esclusiva produzione italiana.

I viaggiatori di 3ª classe, nei viaggi oltre due pernottazioni, dovranno provvedersi del vitto a bordo, ai prezzi indicati nella tabella pubblicata a cura dei concessionari ed approvata dal Governo.

I viaggiatori dovranno essere trattati a bordo con ogni riguardo, e su ciascun piroscafo sarà tenuto un registro per accogliere i loro reclami.

A tal fine su di ogni piroscafo, e nelle sale dei passeggieri, saranno affissi appositi avvisi, approvati dal Governo, indicanti:

a) l'itinerario del viaggio, le distanze in leghe marine da un punto all'altro della linea, i giorni e le ore di arrivo e di partenza;

b) le tariffe dei viaggiatori, delle merci e dei bagagli;

c) il numero massimo per ogni classe dei passeggieri da imbarcarsi;

d) il numero dei pasti, coll'indicazione delle pietanze e della quantità e qualità dei vini che saranno serviti.

Art. 52.

I concessionari saranno tenuti a dar passaggio sui loro piroscafi su tutte le linee di cui all'articolo 1°, con approdo ai porti interni, alla metà del prezzo stabilito dai massimi pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (mogli, figli, padre, madre, quando convivano coll'impiegato e siano a suo carico); agli allievi

degli Istituti nautici ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai Congressi, alle Fiere, alle Esposizioni, ecc., non che ai missionari italiani ed alle suore di carità.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento.

Per le linee internazionali, la riduzione suaccennata è limitata ai membri del Parlamento, agli impiegati in genere che viaggiano per ragioni di servizio, ai missionari italiani, alle suore di carità, agli allievi degli Istituti nautici, agli invitati alle Esposizioni ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo.

Resta convenuto che le linee internazionali cominciano dall'ultimo porto toccato nel Regno.

Art. 53.

I concessionari saranno in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado, che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre Imprese i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia Marina o di altri presi a nolo dai concessionari.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari che viaggiano a spese dello Stato, pagheranno la metà del prezzo della tariffa sui massimi, escluso il vitto.

Art. 54.

I concessionari saranno obbligati a trasportare in terza classe ed a metà prezzo della tariffa in base ai massimi, i condannati civili e militari, anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggieri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

I concessionari potranno richiedere la scorta conveniente per assicurare il tranquillo trasporto dei detenuti.

Sarà in facoltà dei concessionari di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Gl'indigenti ed i marinai naufraghi, che dall'estero ritornano in patria, saranno trasportati in 3ª classe a spese dello Stato al prezzo di lire 5 al giorno, compreso il vitto. Le richieste saranno rilasciate dal console od agente del Governo. Il loro numero non potrà essere maggiore di 10 per ogni viaggio senza il consenso dei concessionari.

Art. 55.

Gl'ispettori delle poste e dei telegrafi, e gli altri impiegati che ne faranno le veci, avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe, escluso il vitto.

Art. 56.

I concessionari si obbligano di trasportare gratuitamente, escluso il vitto, gli agenti doganali che fossero incaricati della vista del bagagli lungo il viaggio, sulle linee di cui alle lettere *a* e *b* dell'articolo 1°.

I concessionari si obbligano inoltre di trasportare gratuitamente per ogni viaggio escluso il vitto, dall'estero in Italia o viceversa, un missionario italiano od una suora di carità, due individui appartenenti alle Società italiane di beneficenza all'estero ed i nazionali indigenti che sono chiamati in Italia pel servizio militare.

Art. 57.

I concessionari eviteranno, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose o merci di provenienza infetta.

Art. 58.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco che saranno stabilite dalla Commissione di cui all'articolo 51.

Le merci si divideranno in quattro categorie, ciascuna delle quali comprenderà quelle indicate nell'elenco che sarà compilato dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per le linee contemplate dall'articolo 1°, esclusi i prolungamenti internazionali, sarà proporzionato alle leghe di percorrenza, con scala progressiva, come risulta dal seguente quadro, purchè i prezzi stessi non risultino superiori alle tariffe approvate con decreto del 29 gennaio 1887, nel quale caso saranno applicate queste ultime:

Massimi delle tariffe pel trasporto delle merci.

PERCORRENZA IN LEGHE	Per ogni 100 chilogrammi di merci o frazioni				Valore per ogni 100 lire o frazione	Per ogni capo di bestiame	
	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria		grosso	piccolo
Per un percorso fino a 20 leghe incl.	2. 55	1. 91	1. 48	1. 27	1. 06	12. 75	2. 55
Id. superiore a 20 fino a 40.	3. 61	2. 76	2. 12	1. 48	1. 27	17. —	3. 40
Id. id. 40 » 60.	4. 89	3. 61	2. 76	1. 70	1. 48	21. 25	4. 25
Id. id. 60 » 80.	5. 52	4. 46	3. 40	1. 91	1. 70	25. 50	5. 10
Id. id. 80 » 100.	7. 22	5. 31	4. 04	2. 34	1. 91	29. 75	5. 95
Id. id. 100 ed oltre .	8. 50	6. 16	4. 67	2. 55	2. 12	34. —	6. 80

L'esame delle anzidette tariffe sarà affidato alla Commissione di cui all'articolo 51, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci e potrà anche stabilire tariffe speciali secondo i luoghi di produzione.

Art. 59.

Il trasporto di generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra i concessionari e le diverse Amministrazioni dello Stato, e quelle altre che in determinati servizi le sostituiranno, ed in mancanza di questi speciali contratti sarà fatta una riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe.

Il trasporto del materiale da guerra e di quello della marina destinato allo Stato od alle stazioni navali, dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito a norma delle convenzioni speciali, che saranno stipulate fra i concessionari ed i Ministeri della guerra e della marina.

In mancanza di tali accordi detti trasporti saranno fatti colla riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe.

Art. 60.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 52, 53, 54, 59, possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che nei porti italiani ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza, e nei porti esteri dai regi agenti diplomatici o consolari del Governo. Pei viaggi però nell'interno del Regno potranno essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie e colle norme da esse stabilite, libretti provveduti di opportuni scontrini.

È fatta eccezione per i membri del Parlamento, i quali sono muniti di speciali scontrini.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli saranno accordate anche su quelle linee, non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 61.

Il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci nelle linee di carattere postale sarà dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinato, previo parere del Ministero del commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni d'ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo, e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggieri.

Nessun oggetto di trasporto, eccettuate le vetture, i fusti vuoti, gli animali, le frutta, le piante vive e gli altri oggetti che possono deperire, se posti sotto coperta, potrà essere collocato sul ponte. Agli animali poi sarà assegnato un posto sicuro e tale da non dare incomodo ai viaggiatori.

Nessun collo di grosso bagaglio potrà essere collocato nelle sale dei viaggiatori.

Art. 62.

Per provvedere al trasporto delle merci negli scali intermedi, i concessionari dovranno ordinare alle proprie Agenzie di telegrafare a quella di partenza del piroscafo il quantitativo delle merci da imbarcarsi, per le quali dovrà conservarsi posto sufficiente a bordo nella proporzione dell'importanza commerciale dei diversi scali della linea.

Art. 63.

I concessionari saranno obbligati, a parità di condizioni, a non accordare preferenze ed a non stipulare contratti che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno o più speditori.

I concessionari potranno, quando il tempo di fermata o la deficienza di merci lo consentano, accettare materiali, come tegole e mattoni, caricati alla rinfusa e a noli di favore, purchè non si rechi pregiudizio all'imbarco e sbarco delle altre merci.

Art. 64.

Prima dell'attuazione del servizio saranno presentate al Ministero delle poste e dei telegrafi le tariffe pei viaggiatori e per le merci, per le linee interne e per le linee internazionali, da approvarsi con decreto da emanarsi d'accordo col Ministero del commercio.

Sarà in facoltà dei concessionari di fare riduzioni sulle tariffe approvate pel trasporto dei viaggiatori e delle merci. Quando però la riduzione dovesse durare più di un anno, i concessionari non potranno ripristinare le primitive tariffe senza l'autorizzazione del Governo.

Ove, per circostanze impreveduto, si rendesse necessaria la elevazione dei prezzi, oltre i massimi indicati nel presente quaderno di oneri, i concessionari dovranno formolare proposta motivata, da sottoporsi all'approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi, e dell'agricoltura e commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci, o per assimilazione di merci non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle Agenzie dei concessionari.

Qualsiasi modificazione di tariffa non potrà essere attuata se non un mese dopo la sua approvazione da parte del Ministero.

Le condizioni delle polizze di carico dovranno essere compilate secondo gli usi e costumi dei diversi porti ed essere in consonanza delle leggi dello Stato.

Art. 65.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 66.

È riservata facoltà al Governo di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali, o per sviluppare il commercio di determinate provincie. In questo caso la differenza fra la tariffa effettivamente in vigore presso i concessionari e quella ordinata dal Governo, sarà compensata ai concessionari stessi qualora, prendendo a base il traffico dell'anno precedente con la tariffa normale, risulti una perdita per essi nel periodo di tempo in cui sarà adottata la tariffa ribassata.

Art. 67.

Tutte le divergenze che sorgessero fra i concessionari ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite ad un Consiglio di arbitri, composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio e di altro dei concessionari.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa l'applicazione delle tariffe saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi, per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 68.

Nel caso di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivanti da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno:

1° in una multa di L. 50 per ciascuna delle prime tre ore di ritardo, di L. 100 per ogni ora consecutiva sulle linee *a*, *b*, dell'articolo 1;

2° in una multa di L. 25 per ciascuna delle prime sei ore di ritardo, e di L. 50 per ogni ora consecutiva sulle linee alle lettere *c*, *d*, *e*, *f*, *l*, *s*, dell'art. 1;

3° in una multa di L. 25 per ogni ora, dopo le prime dodici ore di ore di ritardo, sulle rimanenti linee dell'art. 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario o non prevista dall'articolo 1, i concessionari incorreranno in una multa di L. 1000.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 21, sarà punito con una multa di L. 100 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di L. 500.

Tenuto conto della velocità prescritta dall'art. 6, e senza pregiudizio delle multe previste ai numeri 1, 2 e 3 del presente articolo, sarà applicata una penalità di L. 50 per ogni ora di ritardo verificatosi nelle ore complessive dei viaggi eseguiti nel semestre sulle linee sotto le lettere *a* e *b*; di lire 25 per ogni ora sulle linee *c*, *d*, *e*, *f*, *l*, *s*; e di L. 10 per ogni ora di ritardo, dopo le prime 12 ore, sulle rimanenti linee dell'art. 1 del presente quaderno d'oneri.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivanti da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'art. 8.

Art. 69.

Qualora la partenza di un piroscafo per le linee *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *s*

dell'art. 1 fosse differita di ore 6, senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere di concerto con le autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico dei concessionari. Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, i concessionari incorreranno in una multa di L. 2,000, oltre la perdita della sovvenzione.

Una multa di L. 1000, oltre la perdita della sovvenzione, sarà applicata pei viaggi che senza causa di forza maggiore venissero omessi sulle rimanenti linee dell'art. 1.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Nel caso di interruzione di servizio, il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare i concessionari ed eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, non ostante tale invito si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo potrà fare continuare il servizio a spese e rischio dei concessionari, impiegando i piroscafi ad essi appartenenti o che da essi fossero stati adibiti al servizio.

Art. 70.

Le anticipazioni nella velocità semestrale nell'arrivo a destinazione nei porti capilinea andranno in diminuzione dei ritardi verificatisi sulle linee rispettive.

Casi di guerra.

Art. 71.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere, in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 72.

Quando il Governo diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo senza altra indennità che la sovvenzione normale corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo dell'interruzione, la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata dalla Commissione incaricata di valutare i piroscafi requisiti dalla Regia Marina.

Art. 73.

Nel caso di sospensione di una o più linee il Governo avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi addetti alle linee stesse siano assegnati ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 74.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gl'itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Governo pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, con un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso venga ad aumentarsi o diminuisca i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale per le linee di cui si tratta.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate da una Commissione composta di ufficiali amministrativi, uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, ed il terzo dal Ministero della guerra. I concessionari potranno delegare un loro rappresentante in seno alla Commissione, il quale avrà soltanto voto consultivo.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di essa, o per la loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 75.

Nel caso che il Governo obblighi i concessionari a continuare il servizio, il Governo stesso, oltre il pagamento della sovvenzione normale, assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo, secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti alla Regia Marina.

Quando avvenga che qualche piroscafo sia assoggettato ai lavori di riparazioni di qualche importanza che ne possano alterare il valore, sarà proceduto nello stesso modo ad una nuova valutazione.

Parimenti, una nuova valutazione dei piroscafi potrà esser fatta nel modo suddetto ogni 5 anni dalla loro ammissione in servizio.

Art. 76.

Se il Governo prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari il nolo da corrispondersi sarà determinato secondo le norme indicate all'articolo 44 (Requisizione dei piroscafi).

Nessuna indennità competerà ai concessionari oltre il montare del nolo di cui sopra.

Se poi il Governo intenderà acquistare i piroscafi dei quali ha preso possesso, il prezzo da corrispondersi ai concessionari sarà quello determinato pure dal precedente articolo 44.

Art. 77.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee, nel modo come sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 78.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi, sia dal Governo nazionale, sia da Governi esteri, o a cagione di ostacoli frapposti, per tema di contagio, dalle popolazioni dei porti di approdo nelle linee nazionali od estere, il Governo potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee ovvero uno o più approdi;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire nuovi approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto o in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni contenute nei seguenti articoli.

Art. 79.

In caso di soppressione ordinata dal Governo sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata dalla Commissione di cui all'art. 72, coll'intervento di un rappresentante dei concessionari.

Ove i concessionari però intendessero continuare il servizio delle linee di cui venne disposta la soppressione, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 80.

In caso di modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazione negli orari, i concessionari avranno sempre diritto alla sov-

venzione normale anche se il percorso diventi minore, e quando il percorso diventi maggiore, avranno diritto ad un accrescimento di sovvenzione proporzionale al maggior percorso.

Art. 81.

In caso di obbligo imposto dal Governo di eseguire tutte le corse od una parte di esse, quelle in eccedenza della metà saranno retribuite con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, dovendo i piroscafi aggiunti avere possibilmente i requisiti necessari per corrispondere alle esigenze delle linee cui saranno adibiti.

In caso di riduzione di corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà continuata la sovvenzione normale come se si eseguissero tutte le corse previste dalla convenzione, con facoltà al Governo di richiedere in sostituzione dei viaggi soppressi, altri servizi per un percorso non maggiore dei viaggi stessi.

Qualora però i concessionari non accettassero la sostituzione, sarà ad essi, nel caso precitato, corrisposta un'indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale per le corse soppresse.

Art. 82.

Il giudizio sulla necessità della soppressione, riduzione, modificazione o continuazione dei viaggi, distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Governo.

Il Governo esercita codesto diritto mercè apposita Commissione, composta di quattro ufficiali amministrativi, l'uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, il terzo dal Ministero d'agricoltura e commercio, il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione i concessionari potranno nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 83.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo addetto ad una linea interna od estera fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione pel viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 84.

Le prescrizioni sanitarie che, a bordo dei piroscafi, possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governo o Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

Art. 85.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per difetto di lazzaretti e la Società fosse obbligata a convertire in lazzaretti i propri piroscafi lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Collegio arbitrale di cui all'art. 14

Art. 86

Per tutti i viaggi eseguiti verso gli scali sottoposti a quarantena, i concessionari avranno diritto d'imporre una sopratassa del 25 per cento sul prezzo delle tariffe dei passeggieri e delle merci, restando a carico dei mittenti e dei destinatari le spese quarantenarie.

Durata della concessione del servizio.

Art. 87.

Il servizio avrà principio col 1° gennaio 1892 e durerà fino al 31 dicembre 1911.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 88.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno oltre il 31 dicembre 1891, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 89.

La sovvenzione determinata dalla convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base alle leghe effettivamente percorse.

E' fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse.

Art. 90.

I concessionari dovranno nominare un rappresentante a Roma, ove pure avranno il loro domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 91.

I concessionari dovranno presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione di quei documenti, che reputerà necessari a controllare la esattezza dei dati statistici forniti.

Nei primi dieci giorni di ogni mese i concessionari trasmetteranno al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, in doppio esemplare, rappresentante la situazione dei piroscafi nel mese stesso.

Art. 92.

I concessionari, nella esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi e coi concessionari stessi.

Art. 93.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno inoltre vendere o noleggiare ad armatori od a Governi esteri i piroscafi da essi posseduti senza l'autorizzazione del Governo italiano.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del Governo, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 94.

Oltre la risoluzione del contratto, nel caso contemplato dall'articolo precedente, i concessionari saranno non solo tenuti all'indennizzo di tutti i danni, che per questo fatto possono derivare allo Stato; ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio ed a spese dei concessionari.

Art. 95.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta dei concessionari, sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo col Ministero della marina.

Art. 96.

I concessionari saranno costituiti in Società anonima, la quale dipenderà, per ogni atto relativo alla presente convenzione, dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

La fusione di detta Società con altra sussidiata dal Governo non sarà ammessa se non per legge.

Art. 97.

I concessionari del servizio, i loro agenti nel Regno dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori e due terzi dei componenti il Consiglio d'amministrazione.

Gli agenti all'estero saranno possibilmente italiani

Per l'equipaggio saranno osservate le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

I concessionari dovranno provvedere all'organizzazione del loro personale.

Art. 98

Tutte le difficoltà, a cui potesse dar luogo l'esecuzione o la interpretazione di alcune delle clausole del contratto, saranno definite dai tribunali ordinari, salvo quelle di competenza della marina, per le quali sarà arbitro fra le parti il Consiglio superiore di marina, e quelle altre deferite nei precedenti articoli al Ministero delle poste e dei telegrafi, a quello del commercio od al Consiglio di arbitri.

Il Consiglio degli arbitri sarà composto di una persona scelta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e di un'altra nominata dai concessionari, le quali insieme ne designeranno una terza, a cui sarà devoluta la presidenza.

Se i due arbitri scelti delle parti non si accorderanno sulla designazione del terzo, questi sarà scelto dal presidente del tribunale civile della capitale.

Le decisioni degli arbitri sono inappellabili.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 29 gennaio 1891.

Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
LACAVA.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
MICELI.

Il Ministro delle Finanze, interim del Tesoro
GRIMALDI.

Per la Navigazione Generale Italiana
D. GALLOTTI — G. LAGANÀ.

A. MONZILLI } *testimoni.*
P. LOMARDI }

B.

QUADERNO D'ONERI

pei servizi di navigazione a vapore dall'Italia al Levante all'Egitto, al Mar Rosso ed alle Indie

Definizione ed esecuzione del servizio.

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende le seguenti linee:

a) un viaggio settimanale fra Venezia e Alessandria d'Egitto, toccando Ancona, Bari e Brindisi;

b) un viaggio bisettimanale fra Brindisi e Patrasso, toccando Corfù;

c) un viaggio settimanale fra Livorno e Alessandria d'Egitto, toccando Napoli, Messina, e facoltativamente Catania;

d) un viaggio settimanale fra Alessandria d'Egitto ed Aden, toccando Porto Said, Suez, Massaua, Assab;

e) un viaggio mensile fra Aden e Bombay;

f) un viaggio mensile fra Bombay e Singapore, toccando Colombo;

f bis) comunicazione quindicinale dell'Italia con Batavia;

g) un viaggio settimanale fra Napoli e Costantinopoli, toccando Messina, Catania, Pireo, Smirne e Salonicco (alternati) e Dardanelli;

h) un viaggio settimanale da Venezia a Costantinopoli, toccando Ancona, Bari, Brindisi, Corfù e Pireo;

i) un viaggio settimanale fra Palermo e Brindisi, toccando Messina, Reggio, Catanzaro, Rossano, Metaponto, Taranto e Gallipoli;

L'approdo a Catania della linea sotto la lettera *c*), avrà luogo sempre che da quell'Agenzia sia telegrafato a Napoli, un giorno prima della partenza del piroscafo, di avere in pronto un carico almeno di 100 tonnellate, come pure nel ritorno, sempre quando si avrà un simile carico per quello scalo. In ogni altro caso, i concessionari si obbligano di trasportare le merci da Catania per l'Egitto fino a Messina, e così da Messina a Catania nel ritorno, per operare il trasbordo, il tutto senza aumento di nolo, come se le merci fossero caricate o destinate a Messina.

I concessionari dovranno prolungare senza sovvenzione in andata e ritorno:

1° a Genova con approdo a Livorno il viaggio settimanale sotto la lettera *g*);

2° ad Odessa, ogni 15 giorni, il viaggio sotto la lettera *g*);

3° il viaggio sotto la lettera *h*) a Braila, 9 volte all'anno, con approdi a Ineboli, Samsum, Kerassunda e Trebisonda.

I concessionari dovranno poi istituire, alla data del cominciamento dei suaccennati servizi, una linea quindicinale di navigazione a vapore tra Salonicco ed Alessandria d'Egitto, toccando Smirne, Scio, Rodi, Mersina, Alessandretta, Cipro, Beyrouth, Giaffa, Porto Said. Questo servizio sarà eseguito in via di esperimento per due anni, con facoltà ai concessionari di sopprimerlo dopo tale epoca, ove l'esercizio di esso risultasse dannoso agli interessi della Società.

Indipendentemente dai servizi previsti dal presente articolo il Governo potrà, col preavviso opportuno, accrescere i viaggi contemplati dall'articolo stesso od aumentare la velocità dei piroscafi, corrispondendo, nel primo caso, la sovvenzione prevista per la linea o le linee i cui viaggi vennero aumentati, e convenendo, nel secondo caso, un sussidio supplementare, proporzionato alla maggiore velocità richiesta ed alle esigenze di nuovo materiale nautico.

Le distanze nautiche fra i diversi scali saranno determinate dal Ministero della marina.

Art. 2.

Le distanze nautiche fra gli scali, di cui all'articolo 1, rimangono determinate nel modo seguente:

Tratta		
Venezia-Ancona . .	Leghe	41
Ancona Bari . . .	»	71.6
Bari-Brindisi . . .	»	20.6
Brindisi-Alessandria d'Egitto	»	277.6
Brindisi-Corfù . .	»	39
Corfù-Patrasso . .	»	45
Livorno-Napoli. . .	»	89.6
Napoli-Messina. . .	»	58
Messina-Catania . .	»	16.6
Catania-Alessand. d'Egitto	»	280
Messina-Alessandria. .	»	281
Alessandria-Porto Said .	»	52.3
Porto Said-Suez . .	»	29.3
Suez Massaua . . .	»	321.3
Massaua-Assab . .	»	88.6
Assab-Aden . . .	»	49.3
Aden-Bombay . . .	»	514
Bombay-Colombo . .	»	298.3
Colombo-Singapore . .	»	526.6
Catania-Pireo . . .	»	165.3
Pireo-Salonicco . .	»	85.3
Pireo-Smirne . . .	»	70
Salonicco-Costantinopoli .	»	112.6
Smirne-Costantinopoli .	»	93
Corfù-Pireo . . .	»	128.3
Pireo-Costantinopoli. .	»	121
Palermo-Messina . .	»	40.6
Messina-Reggio . .	»	2
Reggio-Catanzaro . .	»	32
Catanzaro-Rossano . .	»	29.3
Rossano-Taranto . .	»	19.1
Taranto-Gallipoli . .	»	16
Gallipoli-Brindisi . .	»	34.6

Tanto il Governo quanto i concessionari hanno la facoltà di far rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data da cui ha effetto la presente convenzione;

2° quando, per mutate condizioni dei porti, le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie, ed avranno

effetto nella liquidazione dei sussidi riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu richiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà di togliere degli approdi e di stabilirne dei nuovi. In tali casi sarà, proporzionatamente alle leghe di percorrenza in meno o in più, diminuita od aumentata la sovvenzione della linea.

I nuovi approdi saranno soppressi se, nel corso di un anno, non produrranno sufficienti noli da compensare il concessionario delle spese di navigazione e di porto, derivanti dagli approdi stessi.

Art. 4

Durante la concessione il Governo s'interdice la facoltà di sovvenzionare linee parallele o concorrenti a quelle contemplate nell'articolo 1, ma potrà usare agevolezze a Società estere ed a Società od armatori liberi nazionali per l'esercizio di linee di navigazione parallele o di approdi intermedi, in corrispettivo di obblighi assunti. I concessionari saranno interpellati per conoscere se accettano tali servizi alle stesse condizioni, nel qual caso avranno la preferenza.

Il Governo avrà facoltà di obbligare i concessionari ad eseguire il servizio fra Venezia e Brindisi, toccando Trieste, Rovigno, Zara, Ancona, Tremiti, Bari, Antivari, San Giovanni di Medua, Durazzo, Valona, per un tempo da determinarsi od anche per tutta la durata del presente contratto, qualora il detto servizio, affidato ad altra Società, venisse abbandonato dalla medesima. I patti del servizio anzidetto saranno regolati da speciale convenzione.

Il Governo avrà facoltà di prolungare la linea sotto la lettera *d*) a Zanzibar, con approdi intermedi da determinarsi. La sovvenzione per lega al prolungamento sarà identica a quella attribuita alla stessa linea *d*).

Quando sarà tagliato l'istmo di Corinto, per cui pel Canale si passerà dall'Ionio all'Egeo, il Governo potrà modificare il corso delle linee sotto le lettere *g*) ed *h*), volgendole da Catania e da Corfù al Pireo pel Canale stesso, nonchè prolungare al Pireo la linea sotto la lettera *b*.

In tali casi sarà per le linee *g*) ed *h*) diminuita la spesa del viaggio in ragione delle leghe di minor percorso; ed al prolungamento della linea *b*) sarà corrisposta la sovvenzione attribuita alla linea stessa. In ogni caso i concessionari avranno diritto, occorrendo, al rimborso delle spese pel passaggio del Canale.

I concessionari infine potranno, restando integra la loro garanzia e responsabilità, recedere per un tempo da determinarsi ad altra Società benvisa al Governo, e sotto l'osservanza delle condizioni del presente quaderno d'oneri, il servizio con Batavia, di cui alla lettera *f bis*) dell'art. 1.

In questo caso dovranno stabilirsi servizi cumulativi con la nuova Società esercente per trasportare dai porti del Regno a Genova le merci ed i prodotti italiani destinati alle Indie Neerlandesi, e ciò senza aumento di nolo, come se le merci stesse fossero originarie da Genova.

Art. 5.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze da Brindisi, da Alessandria, da Patrasso e da Bombay dovranno seguire in orario, indipendentemente dal ritardo nell'arrivo dei piroscafi, che fanno capo ai porti stessi.

Le partenze medesime, nonchè quelle dai punti intermedi, potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto dal Ministero delle poste e dei telegrafi, dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra dovranno essere notificati ai concessionari col preavviso di sei ore, non potranno eccedere le dodici ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal console italiano, ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione col minor ritardo possibile.

Per le linee commerciali sotto le lettere *g*), *h*) ed *i*) non che i rispettivi prolungamenti e per la linea Salonicco-Alessandria, dell'art. 1, sarà determinato il giorno della partenza e del ritorno al porto capolinea, senza però fissare pei porti intermedi alcun orario, che resta in facoltà dei concessionari di stabilire, a seconda delle esigenze locali, salvo al Ministero la indicazione del tempo minimo di sosta che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali di dette linee.

Art. 6.

I viaggi designati nell'art. 1 dovranno essere eseguiti con una velocità normale: di 12 nodi all'ora per le linee sotto le lettere *a*) e *b*); di 11 nodi per quelle sotto le lettere *c*), *d*) ed *e*); di 10 nodi per le linee sotto le lettere *f*) ed *f bis*); e da 9 a 10 nodi per quelle alle lettere *g*), *h*) ed *i*) dell'art. 1.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

La velocità anzidetta sarà computata semestralmente, salvi i casi di forza maggiore, debitamente giustificati.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della sottoscrizione del contratto i concessionari dovranno pignorare per la somma di lire 1,500,000 il materiale posseduto a favore del Governo, ottenendone lo svincolo quando avranno presentato il materiale prescritto alla Commissione di cui all'art. 22, e questa lo avrà accettato.

A cauzione ed a guarentigia poi dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, i concessionari dovranno prima dello svincolo suaccennato vincolare a favore del Governo e fino alla concorrenza della somma di 500,000 lire un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno, e nominando il custode di esso a termine di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso Società accettata dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto, o non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli uffizi postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze e dei pacchi postali, e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale e pel controllo degli orari stabiliti;

c) dai regi consoli italiani residenti nei porti esteri.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi rivolge gli ordini ai concessionari od ai loro agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi marittimi, di cui all'articolo 93;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove ne sia il caso, le multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni che si credesse utile di introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno in qualunque occasione farsi esibire il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Nei casi di ritardi, sia nell'arrivo che nella partenza dei piroscafi, segnalati dai commissari del Governo, il Ministero della marina assumerà le necessarie informazioni intorno alle cause che diedero luogo ai ritardi, esaminando, quando sia il caso, la condotta della navigazione, per fare poi le opportune comunicazioni al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Indipendentemente da ciò e pei porti che saranno indicati, gli ufiziali di porto ed i Regi consoli trasmetteranno giornalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie che il medesimo giudicherà opportune, non che per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà dei concessionari.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative, che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali.

I piroscafi da adibirsi al servizio devono essere classificati al registro italiano, salvo ai concessionari di richiedere, nel loro interesse, anche la registrazione al Lloyd inglese.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del servizio contemplato all'articolo 1°. Detti piroscafi saranno aumentati di tre, della stazzatura di 400 tonnellate e della velocità di 10 nodi all'ora, qualora i concessionari dovessero assumere il servizio della linea fra Venezia e Brindisi, con approdo agli scali delle due coste dell'Adriatico.

I piroscafi da assegnarsi alla riserva per ciascuna linea saranno determinati dal regolamento, di cui all'articolo 93.

La stazzatura minima di tonnellate di registro dei piroscafi sarà la seguente:

di tonnellate 1800 per la linea *e*) di cui all'articolo 1°;
di tonnellate 1500 per la linea *d*);
di tonellate 1200 per la linea *c*), *f*), *f bis*), *g*);
di tonnellate 1000 per la linea *h*);
di tonnellate 900 per la linea *a*);
di tonnellate 500 per la linea *b*);
N. 6 di tonnellate 400 per la linea *i*) e per quella Salonicco-Alessandria.

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del Regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882, n. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero, durante la concessione del servizio, dichiarati inservibili, i concessionari dovranno surrogarli con altri di una stazzatura non inferiore a quella precitata.

Valendosi il Governo della facoltà, di cui al penultimo comma dell'articolo 1°, i concessionari dovranno aumentare il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'art. 6.

Art. 14.

Gli scafi e le macchine dei nuovi piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati, con materiali di prima qualità, sì da meritare di essere inscritti nella prima classe del registro italiano I. I. A 100 stella.

Tutti i nuovi piroscafi superiori a 500 tonnellate saranno costruiti a doppio fondo (sistema cellulare), acciocchè possano essere zavorrati con acqua di mare e portare una sufficiente quantità di acqua dolce, quando fossero destinati al servizio di una flotta durante la guerra.

Le macchine e le caldaie dovranno aver resistito con soddisfacente risultato alle prove a freddo e a caldo prescritte nei contratti della marina militare.

Le caldaie dovranno poter agire sia a tirare libero, sia a tirare forzato, e saranno perciò munite di appositi apparecchi a tirare forzato, di uno fra i più recenti sistemi riconosciuti aver dati ottimi risultati.

I piroscafi, a metà carico, dovranno alle prove di velocità sopra base misurata, mantenere per la durata di sei ore velocità non minore di quella prescritta durante tale corsa di prova per linea su cui sono destinati a prestar servizio, secondo il presente quaderno di oneri.

L'altezza dei ponti pei piroscafi al disopra di 1000 tonnellate, ossia la distanza tra la faccia superiore del tavolato del ponte e la faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà mai essere minore di metri 2,30.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggieri di prima e seconda classe e per gli ufiziali di bordo, e di locali bene aereati per i passeggieri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi di bandiere estere destinati al trasporto dei passeggieri.

Tutti i locali destinati ad alloggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto di essere alloggiate in camere riservate ad esse soltanto.

In tutti i piroscafi facienti viaggi al di là di Suez vi saranno due locali, uno destinato ad ospedale per gli uomini e l'altro per le donne. Questi locali saranno ben ventilati e dovranno poter essere facilmente isolati.

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il combustibile occorrente per la traversata più lunga, durante la quale non è conveniente si provvedano di carbone, aumentato di quella quantità di riserva che sarà prescritta per ciascuna linea.

Ciascun piroscafo faciente viaggi al di là di Suez in servizio postale-commerciale, oltre quanto è prescritto dal Codice, dal Regolamento per la marina mercantile e dal Registro italiano, sarà provvisto:

a) di un apparecchio distillatorio;
b) di una ghiacciaia;
c) di un apparecchio per fare il ghiaccio.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo, nonchè anelli di sicurezza in numero almeno uguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggieri insieme.

Ciascun piroscafo della portata di oltre 1000 tonnellate, oltre alle paratie stagne prescritte dai registri, ne avrà altre intermedie e a tale distanza fra di esse:

a) che un compartimento qualsiasi venendo invaso dall'acqua, il piroscafo possa ancora navigare con sicurezza;

b) che due compartimenti, riempiendosi d'acqua, non possano cagionare la sommersione del piroscafo.

Le due paratie estreme saranno perfettamente stagne, e non sarà accordato di aprire in esse alcuna porta di passaggio. Nelle paratie intermedie sarà permesso di aprire passaggi, ma questi dovranno potersi chiudere rapidamente con porte a saracinesca, manovrabili dal ponte superiore.

Ogni compartimento dovrà essere fornito di potenti mezzi di vuotamento delle acque che lo invadessero.

I piroscafi dovranno portare alberatura, velatura ed attrezzatura sufficiente da poter manovrare e navigare in modo da raggiungere il porto più vicino, quando per avarie nei meccanismi o nelle caldaie non potessero servirsi del propulsore per mantenersi in cammino.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto di truppe, di cavalli e di materiali da guerra.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e gli oggetti di allestimento dovranno essere tenuti in istato costante di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere dai concessionari surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione, di cui all'art. 32.

I piroscafi di rispetto dovranno essere tenuti in perfetto stato di conservazione e pronti ad entrare in servizio appena se ne manifesti il bisogno.

In ogni piroscafo dovranno essere installati mulinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare la manovra delle àncore, l'imbarco e lo sbarco delle merci, al fine di abbreviare per quanto sia possibile le fermate nei porti intermedi.

Art. 15.

Il nuovo materiale nautico pei servizi, di cui all'art. 1, dovrà acquistarsi nei cantieri italiani.

Art. 16.

Il materiale nautico contemplato dagli articoli 6 e 12 dovrà essere pronto alla navigazione al 1° gennaio 1892.

Il Governo però accorda una dilazione di tre anni almeno per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal presente Capitolato. Pel primo triennio sarà fatta una riduzione alla sovvenzione normale, d'accordo fra il Governo ed i concessionari. Tale riduzione non avrà effetto oltre il primo triennio quando la dilazione fosse prolungata per l'obbligo imposto col precedente articolo 15.

Il materiale adibito alle linee *a*), *b*), *h*) dovrà essere inscritto al compartimento marittimo di Venezia.

Art. 17.

I concessionari non potranno intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da essi assunte, se non avranno provato di essere forniti del numero prescritto di piroscafi, occorrenti alla esecuzione dei servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri.

Quando il Governo credesse per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è prescritto col precedente articolo 16, di autorizzare i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite, sarà fatta una riduzione sulla sovvenzione normale, non superiore al 20 per cento. La riduzione sarà determinata caso per caso, tenendo presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina, coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni e le riparazioni d'ogni natura del materiale durante il tempo della concessione dovranno essere affidate esclusivamente alle officine maccaniche ed ai cantieri italiani, salvo che questi avessero tutta la loro potenzialità assorbita in altri lavori, circostanza da constatarsi dal Governo.

Art. 19.

Qualora si rendessero necessarie speciali modificazioni negli apparecchi motori ed in altre condizioni del piroscafo, il Governo avrà diritto di imporle ai concessionari mediante speciale convenzione, con vantaggio per lo Stato, senza danno pei concessionari stessi.

Art. 20.

I concessionari faranno conoscere al Ministero delle poste e dei telegrafi in quali cantieri e officine saranno costruiti i piroscafi. Il medesimo si riserva la facoltà di esercitare la sua vigilanza sulla esecuzione dei lavori e sui materiali adoperati, per mezzo di Commissioni, le quali avranno il diritto di accedere agli scali, alle officine ed ai magazzini, di farsi comunicare i piani e di procedere a quelle prove sui materiali adoperati, che credessero convenienti.

Art. 21.

Nel caso che un piroscafo, per una disgrazia qualunque si perdesse, i concessionari dovranno provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel quaderno d'oneri, ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle esigenze del contratto nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà essere accettato dalla Commissione di cui all'articolo 22.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'articolo 17.

Art. 22.

I concessionari rassegneranno al Ministero delle poste e dei telegrafi l'elenco dei piroscafi da adibirsi ai servizi loro affidati.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà col concorso del personale superiore del concessionario, apposita Commissione della Regia Marina, la quale nelle visite del materiale si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina e coi concessionari, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 23.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi dal Governo. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie, e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 24.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al servizio sovvenzionato, sieno stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza. In questo caso i concessionari, nell'istanza che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 25.

Ogni cinque anni, dalla data dell'incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi può far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al Capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 26.

Oltre al disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà in ogni tempo far eseguire visite straordinarie allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscono tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei viaggiatori.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, i concessionari dovranno, nel limite di

tempo che verrà assegnato, surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 27.

I concessionari dovranno facilitare con ogni mezzo alla Commissione le visite di verificazione, tanto alla macchina quanto allo scafo, scoprendo o smontando, all'occorrenza, quelle parti o quei pezzi che facesse di mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 28.

Se la Commissione di visita muovesse eccezione sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà i concessionari a fare quelle osservazioni che stimassero opportune intorno alle deliberazioni della Commissione. Le osservazioni dei concessionari saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi, per le opportune comunicazioni ai concessionari.

Art. 29.

Le spese per indennità di missione alla Commissione ed altre occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 30.

I concessionari indicheranno al Ministero delle poste e dei telegrafi i gruppi di linee, su cui intendono destinare i singoli piroscafi, i quali non potranno poi essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto Ministero.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee, alle quali il piroscafo potrà essere adibito.

Art. 31.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione di visita saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato ai concessionari.

Art. 32.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi, all'ufizio ad essa attribuito, sarà fatta dall'Autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni dei concessionari.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni sono inoppugnabili.

Art. 33.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Sui piroscafi adibiti alle linee oltre Suez sarà imbarcato un dottore in medicina e chirurgia per assistere le persone che cadessero ammalate durante il viaggio. Il detto dottore sarà capo della farmacia.

Art. 34.

I piroscafi in servizio postale avranno un equipaggio, di cui il *minimum* sarà determinato, sentiti i concessionari, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina.

Pei piroscafi in servizio commerciale provvederà il Codice della marina mercantile.

Art. 35.

Sui piroscafi sarà riservato apposito locale per gli ammalati, e specialmente pei mentecatti, affinchè non diano molestia agli altri passeggieri e possano essere posti sotto la necessaria sorveglianza.

I piroscafi dovranno avere inoltre un locale chiuso, coperto ed arieggiato, per collocarvi i prigionieri militari e i detenuti civili.

Art. 36.

I locali dei passeggieri saranno provveduti di tutti gli oggetti necessari al loro uso.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 37.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, sieno essi originari od a destinazione dei regi Stati, siano originari od a destinazione di Stati esteri, compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, nonchè gli stampati, carte, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi (cassette postali, bolgette, bolli, punzoni, martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili) e come tale iscritti sui fogli di via.

La gratuità del trasporto dei dispacci e degli altri oggetti suaccennati è obbligatoria anche per tutte le linee che i concessionari esercitassero spontaneamente senza retribuzione dello Stato, oltre i servizi compresi nel presente quaderno d'oneri.

I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o guasti dei dispacci e degli oggetti ad essi affidati, salvo il caso di forza maggiore

Il trasporto dei pacchi postali sarà effettuato in base alle seguenti condizioni:

I pacchi postali, siano ordinari, con assegno o con dichiarazione di valore, del peso non superiore a tre chilogrammi, saranno consegnati per il trasporto agli agenti dei concessionari, sciolti o chiusi in paniere, reti o sacchi, quando il loro numero richiedesse siffatto modo di spedizione.

In caso di smarrimento di uno dei pacchi postali ordinari, con assegno o con valore dichiarato, i concessionari corrisponderanno all'Amministrazione postale le indennità dovute ai terzi, determinate dalle leggi in vigore.

In corrispettivo del servizio prestato pel trasporto dei pacchi postali, i concessionari riceveranno dall'Amministrazione postale alla scadenza di ogni esercizio un compenso di lire diecimila (L. 10,000).

Sotto la denominazione di dispacci s'intendono, per gli effetti del presente quaderno d'oneri, tutte le casse, sacchi o pieghi di lettere ordinarie, raccomandate ed assicurate, cartoline, libri, stampati, campioni, gruppi di numerario, valori postali e governativi, come francobolli, cartoline, cartelle del Debito pubblico e simili, pacchi postali sciolti, in paniere od in altri recipienti, e tutti gli altri articoli, i quali per le leggi ed i regolamenti in vigore sono trasmissibili o potranno trasmettersi per la posta, senza riguardo al luogo al quale essi possono esser diretti, nè a quello dal quale abbiano avuto origine, come altresì tutte le casse, paniere od altri recipienti vuoti, nonchè le provviste di oggetti in uso o da usarsi pel servizio postale e governativo, le quali cose tutte potranno spedirsi da e per qualunque ufficio postale interno o di qualsiasi nazione come *dispacci*, di cui è parola nel presente quaderno d'oneri.

Art. 38.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste credesse di destinare a bordo pel servizio dei dispacci uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letto, indipendentemente da apposito e sufficiente locale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Gli impiegati prenderanno posto alla tavola dei passeggeri di prima classe o del comandante, ed il servente a quella di seconda classe o degli ufficiali, a metà prezzo della tariffa dei viaggiatori.

Art. 39.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a sua disposizione, pel servizio dei dispacci, la migliore imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di

bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco dei dispacci possa farsi senza pericolo col mezzo suaccennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario, di cui all'articolo 1, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 40.

I concessionari dovranno far ritirare i dispacci dagli uffizi postali al porto o dagli uffizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Essi dovranno egualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli uffizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le Agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispedizione dei dispacci dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli uffizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 41.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi delle linee postali e postali-commerciali dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 69 e 70 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito che l'ora di partenza dei piroscafi delle linee postali e postali-commerciali sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli uffizi od agli agenti indicati nel precedente articolo, del primo dispaccio da sbarcarsi.

Art 42.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata unitamente ai dispacci agli uffizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi adibiti alle linee di cui all'articolo 1, dovranno aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali che saranno loro prescritti dal Ministero stesso.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi alla interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Governo, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze, per verificare se il contenuto delle medesime si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Requisizione dei piroscafi e naviglio ausiliario per la marina militare.

Art. 43.

1° È data facoltà al Ministero della marina di requisire, quando lo stimi opportuno, qualunque piroscafo appartenente ai concessionari, ancorchè non destinato alle linee sovvenzionate, e ciò alle condizioni seguenti.

Lo stesso Ministero può scegliere fra i piroscafi costituenti il materiale dei concessionari quelli che reputa adatti a servizi militari, ed iscriverli nei ruoli del naviglio ausiliario.

I piroscafi dei concessionari inscritti nei ruoli del naviglio ausiliario non possono essere noleggiati all'estero nè venduti, senza l'autorizzazione del Ministero della marina.

2° I concessionari devono consentire che a bordo di detti piroscafi sieno eseguiti preventivamente i lavori di carattere militare necessari per mettere i piroscafi stessi in condizione di poter servire agli usi prefissi. Questi lavori sono compiuti interamente a cura e spese della Regia Marina.

3° Il numero, la disposizione delle artiglierie, gli spazi nei quali devono esser deposte le corrispondenti munizioni ed il modo con cui i locali debbono essere preparati, gli spazi dove debbono essere situate le rastrelliere per le armi portatili e gli scaffali, le suppellettili analoghe per oggetti di armamento portabili, il numero, la disposizione dei proiettori di luce elettrica e quello delle dinamo con motrici corrispondenti per le loro azioni, ed in generale tutte le disposizioni per rendere il piroscafo atto al servizio per il quale è requisito, saranno studiate e stabilite da ufficiali della Regia Marina, di concerto con gli agenti dei concessionari.

4° Qualora, con la permanenza di qualche sistemazione a bordo di detti piroscafi, s'impedisca o si limiti il libero uso di una parte qualsiasi di essi, durante il tempo nel quale i medesimi non si trovano al servizio della regia marina, questa pagherà ai concessionari, a titolo di nolo, un'indennità nella misura seguente:

Per ogni metro cubo di spazio occupato nelle stive, lire quaranta per ogni mese, ed in proporzione per ogni frazione di mese superiore a 15 giorni; per gli spazi occupati nei ponti destinati all'alloggio di passeggieri di qualsivoglia classe, la rata mensuale di nolo permanente sarà determinata volta per volta, e secondo le circostanze, di accordo fra le parti.

Il pagamento di questo nolo permanente è sospeso durante il tempo nel quale il piroscafo è requisito della Regia Marina.

5° I concessionari hanno l'obbligo di lasciare a bordo del piroscafo requisito tutto ciò che serve per l'esercizio della nave e che trovasi ordinariamente a bordo di piroscafi destinati al trasporto dei passeggieri per lunghi viaggi.

Occorrendo, essi devono aumentare la dotazione di oggetti marinareschi del piroscafo, in considerazione del servizio speciale a cui questo sarà destinato.

Per converso, hanno la facoltà di sbarcare, presi concerti coi delegati della Regia Marina, oggetti che si considerino inutili o incomodi nel servizio speciale suddetto.

6° In caso di requisizione, la Regia Marina corrisponderà ai concessionari per tali piroscafi un'indennità calcolata nel modo seguente, dal giorno (incluso) in cui i piroscafi sono messi a disposizione nei porti da essa indicati, fino a quello (escluso) in cui essi sono restituiti ai concessionari stessi:

a) Un'indennità del 5 per cento all'anno sul valore di stima del piroscafo e del materiale di armamento.

Questo prezzo di stima del piroscafo e del suo materiale di armamento (il quale comprende gli attrezzi, corredi ed istrumenti di cui il piroscafo è munito per la manovra e per la macchina, gli arredi delle cabine, delle sale da pranzo, delle sale di trattenimento, ecc., esclusi i materiali di consumo di qualunque specie) viene determinato, all'atto della scelta fatta dalla Regia Marina, da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Per la determinazione di questa prima indennità, il valore del piroscafo, escluso il materiale di armamento, è ogni anno diminuito del cinque per cento.

Se, per accidenti sopravvenuti, tale valore venisse a diminuire, od al contrario per nuovi lavori di miglioramento venisse ad aumentare, si tiene conto di queste differenze, il valore delle quali viene determinato dal Collegio dei periti;

b) Un'altra indennità in aggiunta alla prima, stabilita all'8 per cento all'anno, è pagata per il tempo anzi accennato sul valore del piroscafo, all'epoca della sua ammissione in servizio, senza alcuna riduzione posteriore per cagione dell'età e fino a vent'anni di età, e su quello del materiale di armamento determinato all'epoca stessa.

Nell'indennità di cui sopra sono comprese le spese di manutenzione, le quali restano perciò a carico dei concessionari, salvo le eccezioni che seguono.

I rischi di guerra sono tutti a carico del Governo I rischi di mare e di fuoco sono a carico del Governo, solamente quando i piroscafi siano al comando di ufficiali della Regia Marina.

Le suddette due indennità sono pagate ai concessionari a mesi scaduti e calcolate a giornata.

Le spese di pilotaggio, diritti marittimi e simili, sono rimborsate ai concessionari sulla produzione dei documenti che le comprovino;

c) Sono a carico della Regia Marina le spese per i materiali di consumo, impiegati durante la requisizione.

All'atto della requisizione sarà perciò fermato in contraddittorio un inventario di tali materiali, compreso il carbone esistente a bordo. Durante la requisizione, i piroscafi devono provvedersi dei materiali di consumo: nei porti militari dello Stato, dai depositi e dagli stabilimenti della Regia Marina, e negli altri porti direttamente sulla piazza. I materiali e gli oggetti forniti dalla Regia Marina devono a questa essere rimborsati al prezzo d'inventario. Quando i piroscafi vengano restituiti, si procede all'inventario dei materiali di consumo esistenti a bordo e si fa la differenza fra il valore dei materiali d consumo che si trovavano a bordo al momento della requisizione, aumentato di quello degli acquisti fatti durante la requisizione stessa, e il valore di quelli esistenti a bordo all'epoca della riconsegna, aumentato di quello dei materiali sbarcati durante il periodo stesso. Questa differenza viene rimborsata ai concessionari;

d) Il Governo rimborserà inoltre le spese di mantenimento, tanto per il personale dei concessionari, quanto per quello militare, imbarcato sui piroscafi requisiti.

Il personale dei concessionari continuerà ad avere il trattamento normale stabilito dai concessionari stessi; quello militare sarà ammesso alle tavole corrispondenti, secondo accordi da prendersi fra i concessionari ed il Ministero della marina. Le spese sono rimborsate in ragione delle giornate di presenza a bordo, escludendo il giorno dello sbarco e comprendendo quello dell'imbarco, nelle seguenti misure:

per ogni persona ammessa alla tavola del capitano, L. 8;

per ogni persona ammessa alla tavola degli ufficiali, L. 8;

per ogni persona ammessa alla tavola dei sotto-ufficiali di bordo, L. 2;

per ogni persona ammessa alla razione del marinaro, L. 1,50.

Per ottenere questo rimborso, i concessionari devono presentare, alla fine della requisizione, un quadro delle razioni somministrate, unitamente ad una copia del ruolo d'equipaggio, da cui risultino i movimenti d'imbarco e di sbarco.

Qualora il periodo della requisizione si protragga oltre due mesi, il Ministero della marina può far pagare degli acconti, sulla produzione di quadri dimostranti le somme erogate dai concessionari per questo titolo;

e) Il Ministero della marina rimborserà inoltre ai concessionari le paghe di tutto il personale di essi rimasto a bordo durante la requisizione, dal giorno del cominciamento di questa o dall'imbarco, fino al giorno della riconsegna escluso.

Nessuna deduzione sarà però fatta per gli stipendi ordinari mensuali delle persone sbarcate.

Se le paghe del personale di bordo fossero inferiori a quelle del personale corrispondente militare, si terrà conto di questa differenza a favore degli interessati.

Qualora la durata della requisizione ecceda due mesi, il Ministero della marina può pagare queste spese mensilmente, in base a quadri dimostrativi delle spese stesse, formati dai capitani e muniti del visto dei concessionari.

Le suddette spese vengono rimborsate nelle sedi dei concessionari;

f) Nel caso di perdita dei piroscafi, di preda, ecc., il Governo rimborserà ai concessionari il montare delle somme appartenenti ai medesimi esistenti nella cassa di bordo e che fossero andate effettivamente perdute. Questo rimborso non potrà eccedere in alcun caso la somma di ventimila lire; ma i concessionari devono sempre dare la prova necessaria delle somme esistenti in cassa al momento dell'avvenimento.

7° Qualora riparazioni necessarie allo scafo, all'apparato motore od ai finimenti di bordo impediscano al piroscafo requisito di fare il servizio al quale è assegnato per un termine più lungo di dieci giorni, sarà dalla Regia Marina trattenuto un trentesimo dell'indennità mensuale per ogni giorno di impedimento oltre il decimo. Continueranno però, durante questo tempo, tutti gli oneri dei concessionari, derivanti dalla requisizione.

Ma non sarà dalla Regia Marina trattenuta parte alcuna dell'indennità per impedimenti derivanti da riparazioni, per qualunque durata quando il bisogno di queste riparazioni è conseguenza di fatti di guerra o di avarie occorse per errori di comando, mentre la nave è comandata da ufficiali a ciò delegati dalla Regia Marina e non dagli ordinari ufficiali dei concessionari.

8° Nel caso ordinario che il comando del piroscafo requisito resti al capitano dei concessionari, questi, e con lui tutti i suoi dipendenti, deve uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni che gli vengono date dalle autorità militari, da cui il piroscafo dipende per l'attuazione dei servizi ai quali è assegnato.

In questo stesso caso i militari che si trovino imbarcati in più del l'equipaggio ordinario, in armonia colla regola del paragrafo 11 seguente, ciascuno secondo il suo grado e la sua posizione, devono uniformarsi a bordo agli ordini ed alle istruzioni degli ufficiali e delle altre persone dell'equipaggio ordinario dei concessionari, per posizione ad essi superiore a bordo.

Parimenti gli ufficiali e le altre persone dell'equipaggio ordinario del piroscafo devono uniformarsi agli ordini ed alle istruzioni dell'ufficiale della Regia Marina messo a comandarlo, e in tutti i casi gli ufficiali e graduati della Regia Marina medesima, che si trovino imbarcati nel modo indicato nel citato paragrafo 11, e che per posizione a bordo siano ad essi superiori.

9° Il macchinista dei concessionari che dirige l'apparato motore e gli altri individui dei medesimi che restino a bordo del piroscafo requisito, quando il comando di questo sia assunto da un ufficiale della Regia Marina, qualunque essi siano, devono obbedire agli ordini del comandante militare e degli altri ufficiali della Regia Marina imbarcati.

10. Durante la requisizione, la responsabilità della conservazione del materiale, dell'esercizio dell'apparato motore, ecc., resta interamente ai concessionari, se il comando del piroscafo e la condotta dell'apparato motore restano rispettivamente agli ufficiali ed ai macchinisti dei concessionari medesimi.

Invece, la detta responsabilità ricade sulla Regia Marina per la conservazione del materiale se il comando del piroscafo viene assunto da ufficiali della Regia Marina. Lo stesso avviene per la condotta e la conservazione dell'apparato motore, se al macchinista dei concessionari che lo dirige è sostituito un macchinista della Regia Marina.

Per gli effetti della responsabilità della conservazione del materiale, nell'atto della requisizione, sarà proceduto da due ufficiali della Regia marina e da due delegati dei concessionari, in contraddittorio, all'accertamento dello stato del piroscafo requisito. Uguale accertamento sarà fatto nell'atto della riconsegna ai concessionari, rilevando i deprezzamenti (esclusi quelli dovuti all'uso ordinario), le perdite od il maggior valore che possa avere acquistato il piroscafo per lavori eseguiti a cura della Regia Marina.

Il valore delle perdite e dei deprezzamenti di cui sopra, nel caso che debbano andare a carico della Regia Marina, sarà da questa pagato ai concessionari, i quali per contro dovranno rimborsare allo Stato il prezzo delle migliorie come sopra accertate.

11. In generale sul piroscafo requisito sarà mantenuto l'equipaggio mercantile ordinario; la Regia Marina per altro avrà diritto di sostituire in tutto o in parte con ufficiali, con graduati e comuni dei corpi militari rispettivamente lo stato maggiore, non escluso il capitano, e l'equipaggio mercantile suddetto.

La Regia Marina avrà parimenti diritto d'imbarcare sul piroscafo requisito uno de' suoi ufficiali quale commissario governativo, ed il numero dei militari dei suoi corpi, che essa giudichi opportuno aggiungere come supplemento all'equipaggio ordinario.

12. Durante il tempo, nel quale uno dei piroscafi trovasi requisito dalla Regia Marina, questa ha facoltà di acquistarlo se ciò le convenga. In questo caso, in quello di perdita derivante da rischi di guerra, ed in quello di avaria superante due terzi del valore del piroscafo, se questo sia avvenuta mentre il piroscafo trovavasi sotto il comando di un ufficiale delegato della Regia Marina, il prezzo che questa pagherà ai concessionari sarà il valore del piroscafo, determinato da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dai concessionari ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte d'appello di Roma, aumentato del 10 per cento, in compenso della vendita forzata, ma diminuito di tre ottavi delle somme pagate dalla Regia Marina a titolo d'indennità per la requisizione in corso. Quando al momento della vendita o della perdita, il piroscafo si trovasse requisito da più di sei mesi, la diminuzione dei tre ottavi dell'indennità non avrà luogo che su quella pagata per soli sei mesi.

13. Nel caso di acquisto da parte della Regia Marina, considerato nel paragrafo 12, i concessionari devono consegnare i piroscafi liberi da ogni vincolo per crediti privilegiati, come pegni, cambi marittimi, tasse, retribuzioni alle Casse degli invalidi della marina mercantile e simili, in maniera che la Regia Marina se ne possa servire liberamente senza reclami di chicchessia e per qualsivoglia ragione derivante da particolari impegni dei concessionari verso terzi, appena sia stipulato il contratto di compra-vendita.

Quando esistano crediti privilegiati ancora accesi verso i concessionari a carico dei piroscafi che la Regia Marina vuole acquistare, ed i concessionari non possano subito estinguerli, la Regia Marina avrà facoltà di prelevare dalla somma dovuta ai concessionari, a saldo del prezzo dei piroscafi, quelle necessarie per l'estinzione dei crediti suddetti e dei corrispondenti interessi. In questo caso essa li pagherà appena saranno resi liquidi; proverà i pagamenti fatti con la presentazione dei documenti di quietanza, e consegnerà ai concessionari le somme che siano sopravvanzate, con i corrispondenti interessi.

Le stesse norme saranno osservate per il pagamento dei piroscafi che siano perduti per fatti di guerra, mentre trovansi requisiti dalla Regia Marina e per ragioni qualunque nelle stesse condizioni se sotto il comando di ufficiali della Regia Marina.

14. Nel caso di vendita forzata, come è detto nel paragrafo 12, ed in quello di vendita per conseguenza di avaria superante i due terzi del valore del piroscafo, i concessionari hanno diritto di ritirare da bordo, prima della consegna, l'argenteria, i cristalli, la porcellana e la biancheria di servizio delle mense e gli oggetti da letto, come materassi, guanciali, coltri, biancheria, tende, ecc., salvo tanta parte quanta ne è necessaria per uso degli alloggi e delle mense di stato maggiore, di sotto ufficiali, ecc., siano questo stato maggiore e questi sott'ufficiali dipendenti dai concessionari o dalla Regia Marina.

15. In caso di alienazione dei propri piroscafi, i concessionari sono tenuti alla restituzione di tutto il materiale che per essi abbiano ricevuto dalla Regia Marina, la quale per converso, ha l'obbligo di ripristinarli nelle condizioni nelle quali si trovavano, in quanto questi siano state modificate dalle sistemazioni eseguite per il servizio militare.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 44.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

I concessionari ed i loro agenti non potranno fare per conto proprio ed in società con altre persone operazioni commerciali di trasporto su tutte le linee indicate all'art. 1.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto ai concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite Agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Le Agenzie stabilite in città dove esistono porti, saranno obbligate di accettare le merci non eccedenti il peso di 40 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza.

Le Agenzie dei porti in arrivo dovranno alla loro volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 45.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo nel Regno un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa d'ancoraggio.

Art. 46.

Sulle linee contemplate nell'art. 1, escluse le percorrenze interne, i concessionari stabiliranno il prezzo di passaggio dei viaggiatori ed i noli da applicarsi alle merci. Le tariffe non saranno superiori a quelle praticate da altre Società sovvenzionante in modo assoluto, epperò per verun motivo i concessionari potranno far noli in danno di Genova e di Venezia o di altri porti del Regno, in confronto di Marsiglia e di Trieste. A condizioni eguali, essi accorderanno la preferenza alle spedizioni del commercio italiano, purchè le domande d'imbarco siano state fatte ai loro agenti nei termini di tempo, che i concessionari avranno fissati e che terranno esposti a questo effetto in ciascuna Agenzia.

Le merci d'esportazione provenienti dai porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura, prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione con lo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano, non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura, imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo piroscafo per essere rispedite, con o senza trasbordo, ad un porto estero.

Infine i concessionari, potranno per i porti esteri trasportare e depositare presso le rispettive loro agenzie merci italiane da essere vendute a profitto degli speditori.

Le condizioni del nolo e la provvigione da corrispondersi per un tale servizio saranno determinate dalla Commissione di cui all'articolo 68.

Art. 47.

I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi con le altre linee di navigazione italiane ed estere, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportati da un punto all'altro, senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

Pei porti ove è possibile, la prosecuzione tanto dei passeggeri che delle merci, avrà luogo mediante il raccordamento della stazione marittima con quella ferroviaria.

I concessionari infine dovranno, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi con le ferrovie italiane e straniere per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie, e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà coi concessionari.

I concessionari dovranno convenire con le Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni che con l'approvazione del Governo saranno stabilite d'accordo fra i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto per il detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Allorchè l'accordo con le altre Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di sei mesi dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

I concessionari dovranno adottare tariffe speciali, da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi.

Art. 48.

Sulle basi delle tariffe comuni, il Governo potrà ordinare ai concessionari di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti od istituirne dei nuovi, tanto con le Amministrazioni ferroviarie italiane o straniere, quanto con altre Società di navigazione.

Art. 49.

I concessionari potranno proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e condizioni di trasporto, che riterranno più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 50.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linee di percorrenza interna sarà quello determinato dall'articolo 51 del Capitolato *A*.

I fanciulli dai tre ai dieci anni pagheranno la metà dei prezzi che saranno stabiliti; quelli di età inferiore ai tre anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti d'uso) nella proporzione seguente:

1ª classe	kg. 100
2ª classe	» 60
3ª classe	» 40

Per ogni eccedenza di peso si potrà esigere una tassa di centesimi 50 ogni 10 chilogrammi, qualunque sia la destinazione.

Il prezzo di vitto è fissato:

A lire 3 per ogni colazione . . . A lire 5 per ogni pranzo . . .	pei viaggiatori di 1ª classe.
A lire 2 per ogni colazione . . . A lire 4 per ogni pranzo . . .	pei viaggiatori di 2ª classe.

I viaggiatori di 3ª classe, nei viaggi di oltre due pernottazioni, dovranno provvedersi del vitto a bordo, ai prezzi indicati nella tabella pubblicata a cura dei concessionari ed approvata dal Governo.

Art. 51.

I viaggiatori dovranno essere trattati a bordo con ogni riguardo, e su ciascun piroscafo sarà tenuto un registro per accogliere i loro reclami.

A tal fine, su di ogni piroscafo e nelle sale dei passeggieri saranno affissi appositi avvisi, approvati dal Governo, indicanti:

a) l'itinerario del viaggio, le distanze in leghe marine da un punto all'altro della linea, i giorni e le ore di arrivo e di partenza;

b) il numero massimo per ogni classe dei passeggieri da imbarcarsi;

c) il numero dei pasti, coll'indicazione delle vivande e della qualità e quantità dei vini che saranno serviti;

d) le tariffe dei viaggiatori, delle merci e dei bagagli.

Art. 52.

I vini da pasto da consumarsi a bordo dovranno essere di esclusiva produzione italiana.

Art. 53.

I concessionari saranno tenuti a dare passaggio sui loro piroscafi su tutte le linee interne, di cui all'articolo 1, alla metà del prezzo stabilito dai massimi pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento, agli impiegati della Casa reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre e madre, quando convivano coll'impiegato e siano a suo carico), agli allievi degli Istituti nautici ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni ecc., nonchè ai missionari italiani ed alle suore di carità.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento.

Per le linee internazionali di cui all'articolo suaccennato, la riduzione suddetta è limitata ai membri del Parlamento, agli impiegati in genere, che viaggiano per ragioni di servizio, ai missionari italiani, alle suore di carità, agli invitati alle esposizioni, agli allievi degli Istituti nautici, ed ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo.

Resta convenuto che le linee internazionali cominciano dall'ultimo porto toccato nel Regno.

Art. 54.

I concessionari saranno in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado, che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia Marina o di altri presi a nolo dai concessionari.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari che viaggiano a spese dello Stato pagheranno la metà del prezzo della tariffa sui massimi stabilita per gli altri passeggieri, escluso il vitto.

Art. 55.

I concessionari saranno obbligati a trasportare in terza classe ed a metà del prezzo della tariffa in base ai massimi, i condannati civili e militari, anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggieri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

I concessionari potranno richiedere la scorta conveniente per assicurare il trasporto tranquillo dei detenuti.

Sarà in facoltà dei concessionari di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Gli indigenti ed i marinai naufraghi, che dall'estero ritornano in patria, saranno trasportati in 3ª classe a spese dello Stato, al prezzo di lire 5 al giorno, compreso il vitto. Le richieste saranno rilasciate dal console o agente del Governo.

Il loro numero non potrà essere maggiore di dieci per ogni viaggio, senza il consenso dei concessionari.

Art. 56.

Gli ispettori delle poste e dei telegrafi e gli altri impiegati che ne faranno le veci avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe, escluso il vitto.

Art. 57.

I concessionari si obbligano di trasportare gratuitamente per ogni viaggio, escluso il vitto, un missionario italiano od una suora di carità, due individui appartenenti alle Società italiane di beneficenza all'estero, ed i nazionali indigenti che sono chiamati in Italia per il servizio militare.

Art. 58.

I concessionari eviteranno, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo viaggiatori affetti da malattie contagiose, o merci di provenienza infetta.

Art. 59.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco, che saranno stabilite dalla Commissione, di cui all'art. 51 del Capitolato *A*.

Le merci si dividono in quattro categorie, ciascuna delle quali comprende quelle indicate nell'elenco, che sarà compilato dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per le linee interne dell'art 1, sarà quello indicato all'art. 58 del Capitolato *A*.

L'esame delle tariffe sarà affidato alla Commissione suddetta, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci, e potrà anche stabilire tariffe speciali, secondo i luoghi di produzione.

Art. 60.

Il trasporto di generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra i concessionari e le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che, in determinati servizi, le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali contratti, sarà fatta una riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe adottate dai concessionari.

Il trasporto del materiale da guerra e di quello della marina, destinato allo Stato od alle stazioni navali, dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa, sarà regolato e retribuito, a norma delle convenzioni speciali, che saranno stipulate fra i concessionari ed i Ministeri della guerra e della marina.

Sulle linee *a*), *c*), *d*) i concessionari saranno obbligati a trasportare munizioni e materiali da guerra alle condizioni determinate da speciali accordi coi Ministeri anzidetti.

In mancanza di tali accordi, tutti i trasporti suaccennati saranno fatti colla riduzione del 50 per cento sui prezzi massimi delle tariffe ordinarie.

Art. 61.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 53, 54, 55 e 60 possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che nei porti italiani ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza, e nei porti esteri dai regi agenti diplomatici o consolari del Governo. Pei viaggi però nell'interno del Regno potranno essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie e colle norme da esse stabilite, libretti provveduti di opportuni scontrini.

E' fatta eccezione per i membri del Parlamento, i quali sono muniti di speciali scontrini.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli, saranno accordate anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 62.

Il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci nelle linee di carattere postale, sarà dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinato, previo parere del Ministero del commercio, colla avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni di ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservato ai passeggieri.

Nessun oggetto di trasporto, eccettuate le vetture, i fusti vuoti, gli animali, le frutta, le piante vive e gli altri oggetti che possono deperire se posti sotto coperta, potrà essere collocato sul ponte. Agli animali poi sarà assegnato un posto sicuro e tale da non dare incomodo ai viaggiatori.

Nessun collo di grosso bagaglio potrà essere collocato nelle sale dei viaggiatori.

Art. 63.

Per provvedere all'esportazione delle merci dagli scali intermedi, i concessionari dovranno ordinare alle proprie Agenzie di telegrafare a quelle di partenza dei piroscafi il quantitativo delle merci da imbarcarsi, per le quali dovrà conservarsi posto sufficiente a bordo, nella proporzione dell'importanza commerciale dei diversi scali delle linee.

Art. 64.

I concessionari saranno obbligati, a parità di condizioni, a non accordare preferenze ed a non stipulare contratti che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno o più speditori.

I concessionari potranno, quando il tempo di fermata e la deficienza di merci lo consentano, accettare materiali, come tegole e mattoni, caricati alla rinfusa e a noli di favore, purchè non si rechi pregiudizio all'imbarco e allo sbarco delle altre merci.

Art. 65.

Prima dell'attuazione del servizio saranno presentate al Ministero delle poste e dei telegrafi le tariffe per i viaggiatori e per le merci, per le linee interne e per quelle internazionali, da approvarsi con decreto da emanarsi di accordo col Ministero del commercio.

Sarà in facoltà dei concessionari di far riduzioni sulle tariffe approvate pel trasporto dei viaggiatori e delle merci. Quando però la riduzione dovesse durare più di un anno, i concessionari non potranno ripristinare le primitive tariffe senza l'autorizzazione del Governo.

Ove, per circostanze imprevedute, si rendesse necessaria l'elevazione dei prezzi oltre i massimi stabiliti, i concessionari dovranno formulare proposta motivata, da sottoporsi alla approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi e dell'agricoltura e commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci, o per assimilazioni di merci non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle Agenzie dei concessionari.

Qualsiasi modificazione di tariffa non potrà essere attuata se non un mese dopo la sua approvazione da parte del Ministero.

Le condizioni delle polizze di carico dovranno essere compilate secondo gli usi e i costumi dei diversi porti ed essere in consonanza colle leggi dello Stato.

Art. 66.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 67.

E' riservata facoltà al Governo di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. In questo caso la differenza fra la tariffa effettivamente in vigore presso i concessionari e quella ordinata dal Governo sarà compensata ai concessionari stessi, qualora, prendendo a base il traffico dell'anno precedente, con la tariffa normale, risulti una perdita per essi nel periodo di tempo in cui sarà adottata la tariffa ribassata.

Art. 68.

Tutte le divergenze, che sorgessero fra i concessionari ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe, saranno deferite ad un Consi-

glio di arbitri, composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio e di altro dei concessionari.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa l'applicazione delle tariffe saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatto dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 69.

Nel caso di ritardo nelle partenze, dai punti estremi, non derivante da forza maggiore giustificata, i concessionari incorreranno:

1° In una multa di lire 25 per ciascuna delle prime ore di ritardo, e di lire 50 per ogni ora consecutiva sulle linee *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), dell'articolo 1;

2° in una multa di lire 25 per ogni ora, dopo le prime dodici ore di ritardo, sulle rimanenti linee dell'articolo 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario o non prevista dall'articolo 1, i concessionari incorreranno in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 21, sarà punito con una multa di lire 100 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500.

Tenuto conto della velocità prescritta dall'articolo 6, e senza pregiudizio delle multe previste ai numeri 1° e 2° del presente articolo, sarà applicata una penalità di lire 25 per ogni ora di ritardo verificatosi nelle ore complessive dei viaggi eseguiti nel semestre sulle linee sotto le lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*); e di lire 10 per ogni ora di ritardo in ciascun viaggio, dopo le prime dodici ore, sulle rimanenti linee dell'articolo 1 del presente quaderno d'oneri.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivanti da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'articolo 3.

Art. 70.

Qualora la partenza di un piroscafo per le linee *a*), *b*), *c*) dell'articolo 1° fosse differita di ore sei, senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere, di concerto con le autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto all'uopo altro piroscafo; e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico dei concessionari.

Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, i concessionari incorreranno in una multa di lire 200, oltre la perdita della sovvenzione.

Una multa di lire 1000, oltre la perdita della sovvenzione, sarà applicata pei viaggi che senza causa di forza maggiore venissero omessi sulle rimanenti linee dell'articolo 1.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Nel caso d'interruzione di servizio, il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, eccitare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere, per questo solo motivo, pronunciata dal tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo potrà far continuare il servizio a spese e rischio dei concessionari, impiegando i piroscafi ad essi appartenenti o che da essi fossero stati adibiti al servizio.

Art. 71.

Le anticipazioni sulla velocità semestrale nell'arrivo a destinazione nei porti capi linea, andranno in diminuzione dei ritardi verificatisi sulle linee rispettive.

Casi di guerra.

Art. 72.

In caso di guerra o di ostalità fra l'Italia ed un'altra Potenza, o fra Potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo.

3° di prendere possesso dei piroscafi non inscritti nel ruolo del naviglio ausiliario, o di acquistarli.

Art. 73.

Quando il Governo diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo, senz'altra indennità che la sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo dell'interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata dalla Commissione incaricata di valutare i piroscafi requisiti dalla Regia Marina.

Art. 74.

Nel caso di sospensione di una o più linee il Governo avrà facoltà di esigere che uno, o più, o anche tutti i piroscafi addetti alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quelli dei piroscafi dei quali intendesse prender possesso.

Art. 75.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerarii. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Governo pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, con un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso non venga ad aumentarsi o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale per le linee di cui si tratta.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate da una Commissione composta di ufficiali amministrativi, un delegato dal Ministero della marina, ed il terzo dal Ministero della guerra. I concessionari potranno delegare un loro rappresentante in seno alla Commissione, il quale avrà soltanto voto consultivo.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di essa o per la la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 76.

Nel caso che il Governo obblighi i concessionari a continuare il servizio, il Governo stesso, oltre al pagamento della sovvenzione normale, assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari, per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, alla epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo, secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia Marina.

Quando avvenga che qualche piroscafo sia assoggettato a lavori di riparazione di qualche importanza, che ne possano alterare il valore, sarà proceduto nello stesso modo ad una nuova valutazione.

Parimenti una nuova valutazione dei piroscafi potrà esser fatta nel modo suddetto ogni cinque anni dalla loro ammissione in servizio.

Art. 77.

Se il Governo prenderà possesso di uno o più piroscafi della Società, il nolo da corrispondersi sarà determinato secondo le norme indicate all'art. 43 (requisizione dei piroscafi).

Nessuna indennità competerà ai concessionari, oltre il montare del nolo di cui sopra.

Se poi il Governo intenderà acquistare i piroscafi dei quali avrà preso possesso, il prezzo da corrispondersi ai concessionari sarà quello determinato pure dal predetto art. 43.

Art. 78.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo come sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 79.

Nei casi di provvedimenti sanitari, presi sia dal Governo nazionale che dai Governi esteri, o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti d'approdo nelle linee nazionali od estere, il Governo potrà:

1° Sospendere l'esercizio di una o più linee, ovvero di uno o più approdi;

2° Modificare il percorso delle linee, sostituire nuovi approdi, mutare gli orari;

3° Far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni contenute nei seguenti articoli.

Art. 80.

In caso di sospensione ordinata dal Governo sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità, che sarà determinata dalla Commissione di cui all'articolo 73, con l'intervento di un rappresentante dei concessionari.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione, avranno diritto alla sovvenzione normale.

Art. 81.

In caso di modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazioni di orari, ecc., i concessionari avranno sempre diritto alla sovvenzione normale, anche se il percorso diventi minore; e quando il percorso diventi maggiore, avranno diritto ad un accrescimento di sovvenzione proporzionale al maggior percorso.

Art. 82.

In caso di obbligo imposto dal Governo di eseguire tutte le corse od una parte di esse, quelle in eccedenza della metà saranno retribuite con una sovvenzione del 50 per cento in più del prezzo normale, dovendo i piroscafi aggiunti avere possibilmente i requisiti necessari per corrispondere alle esigenze delle linee cui saranno adibiti.

In caso di riduzione di corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà continuata la sovvenzione normale come se si eseguissero tutte le corse previste dalla convenzione; con facoltà al Governo di richiedere, in sostituzione dei viaggi soppressi, altri servizi per un percorso non maggiore dei viaggi stessi. Qualora però i concessionari non accettassero la sostituzione, sarà ad essi nel caso precitato corrisposta un'indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale per le corse soppresse.

Art. 83.

Il giudizio sulla necessità della soppressione, riduzione, modificazione, continuazione di viaggio, o distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Governo.

Il Governo esercita codesto diritto mercè apposita Commissione, composta di quattro ufficiali amministrativi, l'uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, l'altro dal Ministero della marina, il terzo dal Ministero di agricoltura e commercio, il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione i concessionari potranno nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 84.

Se, per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso, potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 85.

Le prescrizioni sanitarie, che a bordo dei piroscafi possono essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

Art. 86.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare, per deficienza di lazzaretti, e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso, che sarà determinato dal Collegio arbitrale, di cui all'articolo 43.

Art 87.

Per tutti i viaggi eseguiti verso gli scali sottoposti a quarantena, i concessionari avranno diritto d'imporre una sopratassa del 25 per cento sul prezzo delle tariffe dei viaggiatori e delle merci, restando a carico dei mittenti o dei destinatari le spese quarantenarie.

Durata della concessione del servizio.

Art. 88.

Il servizio avrà principio col 1° gennaio 1892 e durerà fino al 31 dicembre 1911.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 89.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno oltre il 31 dicembre 1911, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 90.

La sovvenzione, determinata dalla convenzione, verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base alle leghe effettivamente percorse.

È fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse.

Art. 91.

I concessionari dovranno nominare un rappresentante a Roma, ove pure avranno il loro domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 92.

I concessionari dovranno presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere ai concessionari l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici forniti.

Nei primi dieci giorni d'ogni mese i concessionari trasmetteranno al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto in doppio esemplare, rappresentante la situazione dei piroscafi nel mese stesso.

Art. 93.

I concessionari nell'esecuzione dei servizi, che loro sono affidati, dovranno uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi e coi concessionari stessi.

Art. 94.

I concessionari, ad eccezione della linea di cui alla lettera *f bis* dell'articolo 1, non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno inoltre vendere o noleggiare ad armatori od a Governi esteri i piroscafi da essi posseduti, senza l'autorizzazione del Governo italiano.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del Governo, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 95.

Oltre la risoluzione del contratto, nel caso contemplato dall'articolo precedente, i concessionari saranno non solo tenuti all'indennizzo di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato; ma il Governo potrà anche senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale, e continuare il servizio a tutto rischio ed a spese dei concessionari.

Art. 96.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa che, sulla proposta dei concessionari, sarà approvata dal Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina.

Art. 97.

I concessionari saranno costituiti in Società anonima, la quale dipenderà, per ogni atto relativo alla presente convenzione, dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

La fusione di detta Società con altra sussidiata dal Governo non sarà ammessa se non per legge.

Art. 98.

I concessionari del servizio dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori e due terzi dei componenti il Consiglio d'amministrazione. Gli agenti all'estero dovranno essere preferibilmente italiani. Per l'equipaggio saranno osservate le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

I concessionari dovranno provvedere alla organizzazione del loro personale.

Art. 99.

Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o l'interpretazione di alcuna delle clausole del contratto, saranno definite dai tribunali ordinari; salvo quelle di competenza della marina, per le quali sarà arbitro fra le parti il Consiglio superiore della marina, e quelle altre, deferite nei precedenti articoli al Ministero delle poste e dei telegrafi, a quello del commercio od al Consiglio degli arbitri.

Il Consiglio degli arbitri sarà composto di una persona scelta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e di un'altra nominata dai concessionari, le quali insieme ne designeranno una terza, a cui sarà devoluta la presidenza.

Se i due arbitri scelti dalle parti non si accorderanno sulla designazione del terzo, questi sarà scelto dal presidente del tribunale civile della capitale.

Le decisioni degli arbitri sono inappellabili.

Fatto a Roma in tre originali, 29 gennaio 1891.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi
LACAVA.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
MICELI.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*
GRIMALDI.

Per la Navigazione Generale Italiana
D. GALLOTTI — G. LAGANÀ.

A. MONZILLI }
P. LONARDI } *testimoni.*

Allegato

alla Convenzione 29 gennaio 1891.

Per sostituzione della tassa fissa di una lira per registro a quella proporzionale e per corrispettivi derivanti dalla Convenzione, la Società si obbliga a rinunziare ai seguenti indennizzi da essa richiesti:

1° All'indennizzo chiesto in base alla legge 6 dicembre 1885, che stabilisce premi di navigazione a favore della marina mercantile italiana per L. *1,352,800*;

3° All'indennizzo stabilito dalla Convenzione stipulata il 28 maggio 1889 tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i signori Rubattino e Florio, relativa al pareggiamento dell'art. 40 dei quaderni d'oneri pei servizi interni a quello dei quaderni d'oneri pei servizi internazionali; Convenzione presentata alla Camera dei deputati nella tornata del 2 giugno 1879 (n. 231 degli Atti parlamentari Sessione 1878-79, per L *315.935*);

3° All'indennizzo che le sarebbe dovuto per avere il regio Governo noleggiato per trasporti militari piroscafi di altre Compagnie, contro il disposto dell'Atto 206, comma 9 del 29 dicembre 1881, appendice alla Convenzione 15 dicembre 1877, per L. *480,000*.

Il totale quindi è di lire due milioni centoquarantottomila settecentotrentacinque)2,148,735).

Se non fosse approvata la Convenzione il presente allegato non potrà mai essere invocato come riconoscimento delle ragioni della Società.

Roma, 29 gennaio 1891 (novantuno).

Per la Navigazione Generale Italiana,
Società riunite Florio-Rubattino
G. LAGANÀ — DOMENICO GALLOTTI.

Il Ministro delle poste e dei telegrafi
P. LACAVA.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
L. MICELI.

Il Ministro delle finanze interim *del tesoro*
GRIMALDI.

ANT. MONZILLI }
PAOLO LONARDI } *testimoni.*

Dichiarazione.

Vista la Convenzione stipulata in Roma il 29 gennaio u. s. ed i relativi quaderni d'oneri distinti colle lettere *A* e *B* per l'esecuzione dei servizi postali e commerciali marittimi, i sottoscritti hanno concordato ed accettato le seguenti modificazioni ed aggiunte alla stessa Convenzione ed agli stessi quaderni d'oneri.

Convenzione per l'esecuzione dei servizi postali marittimi nel Mediterraneo, nel Levante e nel Mar Rosso.

All'art. 1, ultimo capoverso, sotto la lettera *B*, tolte le parole: « *e le Indie* ».

Al § 1° dell'art. 2, ove trattasi della linea *i*, dopo le parole: « *risultasse in modo incontestabile che l'esercizio di tale linea fosse passivo per la Società* », aggiunto: « *Alla Commissione di cui allo art. 51 del capitolato* A *verrà affidato l'incarico di esaminare i conti dei concessionari* ».

Al § 2° dell'art. 2, tolte nel primo comma le parole: « *e colle Indie* »; nel secondo soppressa l'indicazione della linea *e*; nel terzo sostituita l'indicazione della linea *l* alla linea *f*; ed infine tolto l'ultimo comma concernente la comunicazione quindicinale con Batavia.

Art. 2 *bis*. (aggiunto).

« È riservata la facoltà al Governo di mantenere per due anni la linea settimanale fra Cagliari e Porto Torres, con approdi intermedi da stabilirsi, la quale sarà distinta nel capitolato *A* colla lettera *i* bis, sarà esercitata da piroscafi della stazzatura di tonnellate 350 e della velocità da 9 a 10 nodi all'ora e sarà retribuita mediante la sovvenzione di lire 10 per lega. »

Art. 3.

All'art. 3 sostituito il seguente:

« La presente convenzione avrà effetto col 1° gennaio 1892, e durerà fino al 31 dicembre 1906; intendendosi poi continuativa ecc. (come nel testo). »

Art. 3 *bis* (aggiunto).

« La somma di L. 565,156 dovuta ai concessionari a saldo di quella di L. 2,645,156 loro spettante in compenso di servizi eccezionali prestati durante la quarantene degli anni 1884, 1885, 1886, come da transazione intervenuta fra il Governo e la Società, sarà pagata ai concessionari stessi in dieci rate annuali di L. 56,515.60 ciascuna, cominciando dal mese di giugno 1892, con rinuncia per parte dei predetti concessionari ai relativi interessi ».

Quaderno d'oneri A per i servizi con la Sicilia, con la Sardegna, con la Tripolitana, con la Tunisia, con Malta e con la Corsica.

Art. 1.

Aggiunto in fine dell'articolo il seguente comma:

« Sono postali e postali, commerciali le linee distinte nel presente articolo colle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *m*, *s*, sono commerciali le altre ».

Art. 3.

All'art. 3 aggiunto il seguente comma:

« L'esame delle proposte di sopprimere approdi sarà affidato alla Commissione di cui nell'art. 51 ».

Art. 5.

Nell'art. 5 l'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Per le linee sotto le lettere *i*, *i* bis, *n*, *o*, *p*, *q*, *r*, dell'art. 1, sarà determinato il giorno della partenza e dell'arrivo rispettivamente ai due porti capi linea, senza fissare pei porti intermedi alcun orario che resta in facoltà dei concessionari di stabilire, a seconda delle esigenze locali, salvo al Ministero l'indicazione del tempo minimo di sosta, che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali di dette linee ».

Art. 6.

Nel secondo comma, alle parole: « *applicando il penultimo comma dell'art. 1°* », sono sostituite le seguenti: « attribuendo la sovvenzione per lega stabilita per la linea sotto la lettera *a* fra Napoli e Palermo ».

Art. 15.

L'art. 15 è sostituito dal seguente:

« Per le provviste del materiale nautico i concessionari dovranno preferire a parità di condizioni l'industria nazionale.

« I prezzi s'intenderanno pari quando la differenza fra il costo dei piroscafi costruiti all'estero, computate le spese di trasporto e di entrata in Italia ed il costo di quelli costruiti in Italia non ecceda il 10 per cento.

« Quando sia dimostrato, previa regolare licitazione, che il prezzo richiesto dagli stabilimenti nazionali superi il limite sopra indicato, i concessionari potranno acquistare il materiale stesso all'estero.

« Inoltre i concessionari avranno facoltà di rilevare, col consenso del Governo, piroscafi di armatori nazionali che si mettessero in liquidazione. Il Governo potrà altresì autorizzarli ad acquistare piroscafi all'estero in cambio di altri attualmente di loro proprietà, che intendessero alienare.

« Tali piroscafi dovranno essere classificati nella prima classe del registro italiano I. I. A. 100 stella ».

Art. 16.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Il Governo accorda una dilazione fino a cinque anni per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal presente capitolato ».

Il secondo comma dell'art. 17 è modificato come segue:

« Il Governo può inoltre, per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è prescritto nel precedente art. 16 autorizzare temporaneamente in casi eccezionali, i concessionari a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite.

« Tanto in questo, quanto nel caso previsto dall'articolo precedente sarà fatta una riduzione sulla sovvenzione normale non superiore al 20 per cento. La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno di quello del commercio ».

Art. 19.

All'art. 19 soppresse le parole: « *con vantaggio dello Stato senza danno dei concessionari stessi* ».

Nel secondo comma dell'art. 22 soppresse le parole: *col concorso del personale superiore dei concessionari* ».

Art. 37.

L'art. 37 è sostituito dal seguente:

« I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i dispacci postali inscritti sui fogli di via senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione dei Regi Stati, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

« Sotto la denominazione di dispacci s'intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie, raccomandate ed assicurate, i pacchi postali sciolti o riuniti in paniere od in altri recipienti quando il loro numero richiedesse siffatto modo di spedizione, i gruppi di numerario ed i valori di qualsiasi specie di proprietà governativa, i recipienti vuoti, le provviste di materiale ad uso degli uffici postali ed in genere qualsiasi altro oggetto che per legge e per regolamento sia o possa essere trasmissibile per mezzo della posta, senza riguardo ai luoghi di provenienza e di destinazione.

« Pel trasporto però dei pacchi postali, siano ordinari, con dichiarazione di valore o con assegno, sarà corrisposto ai concessionari il compenso annuo di lire quarantamila, finchè il peso massimo dei pacchi stessi sia limitato a tre chilogrammi.

« Quando siffatto peso fosse elevato a cinque chilogrammi, il compenso anzidetto sarà portato a lire sessantamila all'anno. I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o avarie di dispacci, di pacchi e di altri oggetti, salvo il caso di forza maggiore, e dovranno tenerlo rilevato dall'indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

« L'obbligo del trasporto gratuito dei dispacci e quello dei pacchi mediante il compenso di cui sopra, vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi destinazione. »

Art. 43.

Al terzo comma dell'art. 43 sono sostituiti i seguenti:

« A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi i comandanti dei piroscafi, su qualunque linea esercitata dai concessionari, dovranno aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

« I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali. Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle Agenzie dei concessionari cassette mobili d'impostazione, con obbligo alle Agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi. »

Art. 44.

Il paragrafo 1° della sezione A è sostituito dal seguente:

« I piroscafi devono essere costruiti nello Stato, tenute presenti le disposizioni di cui all'art. 15 del presente capitolato. »

Art. 45.

Nel 5° comma dell'art. 45 è sostituito il numero *cento* al numero *quaranta*.

Art. 52.

All'art. 52 aggiunto dopo il 1° comma:

« La riduzione del 50 per cento pei viaggi degli impiegati civili e delle rispettive famiglie sarà estesa alle loro persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti, purchè viaggino cogli stessi piroscafi con cui viaggiano gli impiegati o le loro famiglie.

« Agli impiegati posti in disponibilità, in aspettativa o a riposo ed alle loro famiglie è pure concesso di recarsi colla riduzione del 50

per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto. »

Art. 64.

All'art. 64 nel secondo periodo del secondo comma è sostituito il termine di sei mesi a quello di un anno.

Art. 87.

Nell'art. 87 il primo comma è sostituito dal seguente:

« Il servizio ha principio col 1° gennaio 1892 e durerà fino al 31 dicembre 1906. »

Art. 88.

Nell'art. 88 alle parole: *oltre il 31 dicembre 1911* sostituite quelle: « oltre il 31 dicembre 1906. »

Art. 90.

All'art. 90 è aggiunto: « I concessionari si obbligano inoltre d'istituire e mantenere Direzioni di traffico e di armamento nelle città di Genova, Napoli, Palermo o Venezia. »

Art. 92.

Nell'art. 92 alle parole: « *e coi concessionari stessi* » sono sostituite: « sentiti i concessionari stessi. »

Art. 93.

Il secondo comma dell'art. 93 è sostituito dal seguente:

« I concessionari non potranno inoltre vendere i piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del Governo. Questi avrà pure facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o d'imporre determinate condizioni. »

Quaderno d'oneri B *pei servizi di Navigazione a vapore dall'Italia al Levante, all'Egitto ed al Mar Rosso.*

Art. 1.

Nell'art. 1 sono introdotte le seguenti modificazioni:

« I viaggi sotto le lettere *a* (Venezia-Alessandria di Egitto) e *d* (Alessandria d'Egitto-Aden) da settimanali sono ridotti quindicinali;

I viaggi sotto le lettere *e* (Aden-Bombay), *f* (Bombay-Singapore), *f bis* (linea per Batavia) sono soppressi;

È soppressa la linea obbligatoria fra Salonicco ed Alessandria di Egitto con scali a Smirne, Scio, Rodi, Messina, Alessandretta, Cipro, Bayrouth, Giaffa e Porto Said;

È istituito un viaggio quindicinale fra Aden, Assab e Massaua, da contrassegnarsi colla lettera *l*;

All'articolo stesso è aggiunto il seguente comma: « Sono postali e postali-commerciali le linee distinte nel presente articolo colle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, *l*. Sono commerciali le altre ».

Art. 3.

All'art. 3 aggiunto: « L'esame delle proposte di sopprimere i nuovi approdi sarà affidato alla Commissione di cui all'art. 51 del Capitolato *A* ».

Art. 4.

All'art. 4, al penultimo ed ultimo comma, è sostituito il seguente:

« Nello stabilire gli orari della linea *a* il Governo avrà cura di garantirne la coincidenza in Alessandria d'Egitto colla linea *d* ».

Art. 5.

Al secondo comma dell'art. 5 sono tolte le parole: « *ed a Bombay* » e l'ultimo comma è sostituito dal seguente: « Per le linee commerciali e pei rispettivi prolungamenti obbligatori sarà determinato il giorno della partenza e dell'arrivo rispettivamente ai due porti capi linea, senza fissare pei porti intermedi alcun orario, che resta in facoltà dei concessionari di stabilire a seconda delle esigenze locali, salvo al Ministero l'indicazione del tempo minimo di sosta, che dovranno fare i piroscafi nei singoli scali di dette linee ».

Art. 6.

Il primo comma dell'art. 6 è sostituito dal seguente:

« I viaggi designati nell'art. 1 dovranno essere eseguiti con una velocità normale:

di 12 nodi all'ora per le linee sotto le lettere *a* e *b*;

di 11 nodi per quelle sotto le lettere *c* e *d*;

di 10 nodi per quella sotto la lettera *l*;

e da 9 a 10 nodi per quelle alle lettere *g*, *h*, *i* ».

Art. 12.

Il 3° comma dell'art. 12 è sostituito dal seguente:

« La stazzatura minima di tonnellate di registro dei piroscafi sarà quella qui appresso indicata:

di tonnellate 1500 per la linea *d*;

di tonnellate 1200 per le linee *c*, *g*;

di tonnellate 1000 per la linea *h*;

di tonnellate 900 per la linea *a*;

di tonnellate 500 per la linea *b*;

di tonnellate 400 per le linee *i*, *l* ».

Art. 15.

All'art. 15 è sostituito il seguente:

« Per le provviste del materiale nautico i concessionari dovranno preferire a parità di condizioni l'industria nazionale.

« I prezzi s'intenderanno pari quando la differenza fra il costo dei piroscafi costruiti all'estero, computate le spese di trasporto e di entrata in Italia ed il costo di quelli costruiti in Italia non ecceda il 10 per cento.

« Quando sia dimostrato, previa regolare licitazione, che il prezzo richiesto dagli stabilimenti nazionali superi il limite sopra indicato, i concessionari potranno acquistare all'estero il materiale stesso.

« Inoltre i concessionari avranno facoltà di rilevare col consenso del Governo piroscafi di armatori nazionali, che si mettessero in liquidazione. Il Governo potrà altresì autorizzarli ad acquistare piroscafi all'estero in cambio di altri, attualmente di loro proprietà, che intendessero alienare. Tali piroscafi dovranno essere classificati nella prima classe del registro italiano I. I. A. 100 Stella ».

Art. 16.

Il secondo comma dell'art. 16 è sostituito dal seguente:

« Il Governo accorda una dilazione fino a cinque anni per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal presente Capitolato, sottoponendo i concessionari ad una riduzione della sovvenzione normale da stabilirsi d'accordo ».

Art. 17.

Il secondo comma dell'art. 17 è modificato come segue:

« Il Governo può inoltre per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è prescritto nel precedente art. 16, autorizzare temporaneamente in casi eccezionali i concessionari a servizi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite.

« Tanto in questo quanto nel caso previsto dall'articolo precedente sarà fatta una riduzione sulla sovvenzione normale non superiore al 20 %.

« La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi dal Consiglio superiore di marina coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno di quello del commercio. »

Art. 19.

Sono soppresse all'art. 19 le parole: « *con vantaggio dello Stato senza danno dei concessionari stessi.* »

Art. 22.

Al secondo comma dell'art. 22 soppresse le parole: « *col concorso del personale superiore del concessionario.* »

Art. 37.

L'art. 37 è sostituito dal seguente:

« I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto sulle linee di cui all'art. 1° di tutti i dispacci postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano dessi originari od a destinazione dei Regi Stati, siano originari od a destinazione di Stati esteri.

« Sotto la denominazione di dispacci s'intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie, raccomandate od assicurate, i pacchi postali sciolti o riuniti in paniere od altri recipienti, quando il loro numero richiedesse siffatto modo di spedizione, i gruppi di numerario, i valori di qualsiasi specie di proprietà governativa, i recipienti vuoti, le provviste di materiale ad uso degli uffici postali ed in genere qualsiasi altro oggetto che per legge o per regolamento

sia o possa essere trasmissibile per mezzo della posta, senza riduardo ai luoghi di provenienza o di destinazione.

« Per il trasposto però dei pacchi postali, siano ordinari, con dichiarazione di valore o con assegno, sarà corrisposto ai concessionari il compenso annuo di lire *diecimila*, quand'anche il peso dei pacchi stessi fosse elevato a 5 chilogrammi.

« I concessionari saranno responsabili dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni od avarie dei dispacci, dei pacchi o di altri oggetti, salvo il caso di forza maggiore e dovranno tenerlo rilevato dalle indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

« L'obbligo del trasporto gratuito di dispacci e quello dei pacchi mediante il compenso di cui sopra, vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione. »

Art. 42.

Al 3° comma dell'articolo 42 è sostituito il seguente:

« A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi i comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari dovranno aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

« I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

« Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle Agenzie dei concessionari cassette mobili d'impostazione, con obbligo alle Agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi. »

Art. 44.

Al 5° comma dell'art. 44 è sostituito il numero *cento* al numero *quaranta*.

Art. 46.

All'art. 46 aggiunto il seguente comma: « Qualora i concessionari facessero partire da Trieste i piroscafi delle linee sotto le lettere *a*, *h* dovranno conservare a bordo lo spazio necessario per provvedere all'imbarco delle merci di Venezia, uniformandosi alle disposizioni dell'art. 63. »

Art. 53.

Aggiunto dopo il 1° comma dell'art. 53: « La riduzione del 50 per cento pei viaggi degli impiegati civili e delle rispettive famiglie sarà estesa alle loro persone di servizio ed anche alle nutrici con bambini lattanti, purchè viaggino con lo stesso piroscafo con cui viaggiano gl'impiegati e le loro famiglie.

« Agl'impiegati posti in disponibilità, in aspettativa od a riposo ed alle loro famiglie è pure concesso di recarsi colla riduzione del 50 per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del decreto. »

Art. 65.

Al 2° comma dell'articolo 65 sostituito il termine di *sei mesi* a quello di *un anno*.

Art. 69.

Al 1° e 6° capoverso dell'articolo 69 soppresse le lettere *e*, *f*, che contraddistinguono le linee fra Aden e Bombay e Singapore.

Art. 88.

Il primo comma dell'articolo 88 è sostituito dal seguente: « Il servizio avrà principio col 1° gennaio 1892 e durerà sino al 31 dicembre 1906. »

Art. 89.

Nell'articolo 89 alla *data 31 dicembre 1911* è sostituita quella « 31 dicembre 1906. »

Art. 93.

Nell'articolo 93 alle parole: *e coi concessionari stessi*; sono sostituite quelle: « sentiti i concessionari stessi. »

Art. 94.

Nell'articolo 94 sono soppresse al 1° comma le parole: *ad eccezione della linea di cui alla lettera* f bis *dell'articolo* 1° ed il secondo comma è sostituito dal seguente: « I concessionari non potranno inoltre vendere i piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del Governo. Questo avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o d'imporre determinate condizioni.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 18 aprile 1891.

Il Ministro dei lavori pubblici interim *delle poste e dei telegrafi.*
BRANCA.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio.
CHIMIRRI.

Il Ministro delle finanze.
COLOMBO.

Il Ministro del tesoro.
LUZZATTI.

Per la Navigazione Generale Italiana
D. GALLOTTI, G. LAGANÀ.

LUIGI SAPORITO } *testimoni.*
PAOLO LEONARDI }

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 per 0|0, cioè: N. 102451 d'iscrizione sui registri della Direzione Centrale, per L. 200, al nome di Nobili Marietta, Rosa, Innocente, Lorenzo, Petronilla, Virginia e Teresa del vivente Carlo, domiciliati in Omegna, minori, sotto l'amministrazione legale del detto loro padre, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Nobili Marietta, Rosanna, Innocenza, Lorenzo, Petronilla, Virginia e Teresa del vivente Carlo, domiciliati in Omegna, minori, sotto l'amministrazione legale del detto loro padre, veri proprietari della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 31 marzo 1893.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*)

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0|0, cioè N. 1002731 d'iscrizione sui registri della Direzione Centrale, per L. 75, al nome di Pelizzoni Luigia fu *Giuseppe*, minore, sotto la tutela di Pelizzoni Natale, domiciliata in Cassina Amata, frazione del comune di Cantù (Como), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Pelizzoni Luigia fu *Luigi*, ecc., vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 31 marzo 1893.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

SOTTO SEGRETARIATO DI STATO

Divisione 1ª, Sezione 2ª — Ufficio speciale della proprietà industriale

ELENCO *degli Attestati di trascrizione per Marchi e Segni distintivi di fabbrica rilasciati nella* prima *quindicina del mese di* aprile *1893.*

N. d'ordine del registro gen.	COGNOME E NOME del RICHIEDENTE	DATA della presentazione della domanda	TRATTI CARATTERISTICI dei Marchi e Segni distintivi di fabbrica
2444	Ditta Giannini & Matteucci, a Lucca	11 ottobre 1892	Etichetta di forma rettangolare, con campo d'oro contornata da tre linee a vari colori e queste racchiuse da un pizzo oro e rosso, ottenuto col vero tessuto. Alla sinistra si trova un ramoscello di olivo con foglie e olive, intrecciato con una fascia a fibbia rosso cupo e ad un nastro pure rosa chiaro, portante le parole *Giannini & Matteucci,* sovrastando col gambo la targa ove si legge: *Lucca* ed in continuazione *Italia.* Nella fascia, sottostante alla fibbia si legge: *Trade Mark;* sovrastante la stessa si vedono quattro medaglie, indi lo stemma di Lucca con pantera, ed infine un'altra medaglia. Nel mezzo dell'etichetta si vede una contadinella, seduta su di un albero, colle gambe incrociate; la detta figura rappresenta un paesaggio in campagna aperta con fondo cenerino. Sopra questo paesaggio si leggono le parole: *Specialità-Olio d'Oliva,* su due linee. Questo marchio sarà dalla richiedente usato per contraddistinguere gli Olii d'Oliva del suo commercio, applicandolo a stampa o a litografia su tutti i recipienti destinati a contenere il detto prodotto.
2518	Ditta Ernesto B. Castiglioni — Fabbrica di tessuti, a Busto Arsizio (Milano).	10 marzo 1893	Etichetta rettangolare portante la figura della statua del Monteverde « Il Tessitore ». Nella base della figura si legge: *Il tessitore-marca registrata,* su due linee, e al disotto della statua in apposita riquadratura sta l'iscrizione *Ernesto B. Castiglioni, Fabbrica di Tessuti — Busto Arsizio,* su tre linee. Questo marchio sarà usato dalla richiedente, per contraddistinguere i tessuti di sua fabbricazione, applicandolo sui tessuti stessi, sulle carte ed imballaggi e sulle lettere sugli avvisi o manifesti, sulle fatture, ecc.
2525	Fouquet Guglielmo, a Milano . . .	23 id. »	1° Etichetta rettangolare portante il titolo del liquore: *Double bitter trotter italian,* il nome del richiedente *G. Fouquet* e l'indicazione del luogo di provenienza del prodotto *Milan,* due gruppi identici rappresentanti una testa di cavallo con frustino ed un ferro di cavallo, il *fac-simile* della firma *G. Fouquet,* un altro gruppo raffigurante un fantino che guida un cavallo lanciato al trotto, attaccato ad un biroccino e due iscrizioni in italiano ed in francese sulle qualità e sull'uso del prodotto. 2° Medaglione venuto di fusione colla bottiglia, destinata a contenere il liquore, di forma circolare portante in rilievo da testa di cavallo, ed il frustino, il ferro da cavallo, e sotto le iniziali *G. F.* 3° Turacciolo che chiude la bottiglia portante in nero le parole: *Double bitter G. Fouquet — Milan* 4° Capsula metallica portante in rilievo a stampa la testa di cavallo col frustino e col ferro ed in giro le parole: *Double bitter trotter italian G. Fouquet — Milan.* Questo marchio sarà dal richiedente usato per contraddistinguere il liquore accennato di sua fabbricazione, applicandolo in modo opportuno sulle bottiglie che lo contengono e sui turaccioli delle stesse.

Roma, addì 19 aprile 1893.

Il Direttore Capo della 1ª Divisione G. FADIGA.

BOLLETTINO METEORICO

DELL'UFFICIO CENTRALE DI METEOROLOGIA E GEODINAMICA

Roma, 27 aprile 1893

STAZIONI	STATO DEL CIELO 7 ant.	STATO DEL MARE 7 ant.	TEMPERATURA Massima nelle 24 ore precedenti	TEMPERATURA Minima nelle 24 ore precedenti
Belluno	1|2 coperto	—	20 9	10 7
Domodossola	coperto	—	22 2	11 8
Milano	coperto	—	23 8	12 6
Verona	coperto	—	23 2	13 6
Venezia	coperto	calmo	18 4	12 2
Torino	coperto	—	22 2	12 4
Alessandria	coperto	—	23 5	12 1
Parma	nebbioso	—	23 1	12 0
Modena	coperto	—	24 2	10 8
Genova	coperto	mosso	20 8	16 0
Forlì	coperto	—	23 9	12 1
Pesaro	1|2 coperto	legg. mosso	20 6	11 6
Porto Maurizio	coperto	agitato	21 4	15 4
Firenze	coperto	—	26 2	11 4
Urbino	coperto	—	23 5	12 3
Ancona	coperto	calmo	21 6	13 3
Livorno	coperto	legg. mosso	23 0	13 0
Perugia	coperto	—	23 7	12 9
Camerino	coperto	—	20 0	13 9
Chieti	sereno	—	23 4	10 0
Aquila	coperto	—	22 8	11 0
Roma	coperto	—	24 1	10 3
Agnone	coperto	—	21 8	11 7
Foggia	—	—	—	—
Bari	1|2 coperto	calmo	18 5	8 8
Napoli	coperto	calmo	22 2	14 8
Potenza	coperto	—	20 8	10 5
Lecce	1|2 coperto	—	25 0	12 0
Cosenza	caliginoso	—	25 0	6 2
Cagliari	coperto	legg. mosso	20 0	15 5
Reggio Calabria	3|4 coperto	calmo	20 8	13 9
Palermo	coperto	calmo	26 4	10 4
Catania	1|4 coperto	calmo	19 8	11 6
Caltanissetta	coperto	—	18 3	11 0
Siracusa	1|4 coperto	calmo	21 0	11 6

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

fatte nel R. Osservatorio del Collegio Romano

Il dì 27 aprile 1893

Il barometro è ridotto al zero. L'altezza della stazione è di metri 49,6.

Barometro a mezzodì 760.8
Umidità relativa a mezzodì 47
Vento a mezzodì . . . . . N E debole.
Cielo. . . . . 3|4 coperto.
Termometro centigrado { Massimo 22,°8. Minimo 10,°3.
Pioggia in 24 ore: mm. 0.8.

Li 27 aprile 1893.

In Europa pressione abbastanza elevata nel Mediterraneo centrale e sull'Irlanda, alquanto bassa al centro della Russia e intorno al Golfo di Guascogna. Kiew 753; Biarritz 755; Irlanda occidentale 765.

In Italia nelle 24 ore: barometro disceso dovunque; leggera pioggia a Portotorres, pioggia sensibile a Portomaurizio, temperatura piuttosto alta; venti deboli.

Stamane: cielo generalmente coperto al Nord e centro nuvoloso o nebbioso al Sud; venti freschi sciroccali lungo la costa tirrenica ed al Sud della Sardegna, deboli o calmi altrove: barometro da 760 a 761 mill. al Nord e in Sardegna, a 765 a Malta, Siracusa, Catanzaro, Atene.

Mare mosso nel Golfo di Genova, calmo altrove.

Probabilità: venti deboli a freschi, specialmente meridionali, cielo nuvoloso o nebbioso con qualche pioggia.

PARTE NON UFFICIALE

TELEGRAMMI

(AGENZIA STEFANI)

BUDAPEST, 26. — Il Ministero presenta il progetto di legge che istituisce i registri dello stato civile, i quali saranno tenuti dalle autorità governative ed un altro relativo al libero esercizio della religione israelita. (Vivi applausi).

BUDAPEST, 26. — Il presidente del Consiglio, Vekerle, rispondendo ad una interpellanza presentata fin dall'anno scorso sulla triplice alleanza, dice che le dichiarazioni fatte dal Governo in seno alle delegazioni, ed il programma del Governo stesso debbono aver rassicurato l'interpellante, sia sull'esistenza della triplice alleanza che sulle tendenze pacifiche di questa.

PARIGI, 26 — Argelies annunzia che, in seguito alle spiegazioni date ieri al Senato dal guardasigilli, Guérin, egli rinunzia a svolgere la sua interpellanza sulla grazia fatta a Turpin.

Il ministro della guerra, generale Loizillon, rispondendo ad analoga interrogazione di Deroulède, dichiara che l'onorabilità del generale Ladvocat è al di sopra di qualsiasi sospetto, e che una onorificenza sarà conferita a Ladvocat il 14 luglio, in occasione della festa nazionale.

L'incidente è chiuso.

NAPOLI, 27. — Il treno reale giunge alle 2,18 pom., ed è accolto con entusiastiche acclamazioni.

I Sovrani d'Italia e di Germania, accompagnati dal Principe di Napoli, dal Duca degli Abruzzi, dai Ministri, Giolitti, Brin, Martini, Lacava e Rattazzi, e dal loro seguiti, scendono dalle vetture e sono ricevuti dal Duca di Genova, dal Ministro Racchia, dal comandante la nave tedesca *Nixe*, dalle dame d'onore della Regina, dalle più alte autorità civili e militari, fregiate con decorazioni italiane e tedesche.

Al suono dell'inno tedesco e fra le salve di ventun colpi di cannone, sparati dalle navi della squadra, il Re e l'Imperatore passano in rivista la compagnia di onore del 1° reggimento di fanteria con musica e bandiera.

Seguono poscia le presentazioni.

Indi le LL. MM. ed AA. RR. coi seguiti escono dalla stazione per salire in vettura e vengono accolte con un immenso e frenetico applauso dalla popolazione che si accalca sul piazzale e frattanto le truppe presentano le armi.

Il Re e l'Imperatore salgono in una vettura scoperta.

La Regina e l'Imperatrice salgono in un'altra vettura pure scoperta.

Queste due vetture sono scortate dai corazzieri.

Vengono poscia altre vetture coi Principi, i Ministri ed i seguiti dei Sovrani e dei Principi.

Il corteo, composto di undici vetture, e preceduto da altre due di servizio, muove verso il Palazzo reale.

Il tempo è sempre incerto.

NAPOLI, 27. — Il corteo dei Sovrani Italiani e Tedeschi nel recarsi alla reggia deve procedere al passo, tanta ed immensa è la folla.

Gli applausi del popolo che gremisce le vie, le finestre ed i balconi delle case lungo il percorso sono continui e vivissimi. Da alcuni punti si gettano fiori nelle vetture dei Sovrani.

Il corteo segue le vie Garibaldi, Foria, Cavour, del Museo e Toledo, lungo le quali sono schierate le truppe del presidio, le cui musiche, man mano che i Sovrani si avanzano, intuonano l'inno tedesco.

La via Toledo presenta un colpo d'occhio stupendo.

Vi sono schierate circa trecento associazioni e rappresentanze di associazioni e della città e della provincia con oltre cento bandiere e parecchie musiche. I Sovrani sono accolti con una lunga ed incessante ovazione.

Quindi i Sovrani entrano nella reggia alle 3,5 per la piazza del Plebiscito.

NAPOLI, 27. — Le associazioni e la popolazione fecero dinanzi la reggia un'imponente e frenetica dimostrazione, la quale ha durato oltre venti minuti.

I Sovrani d'Italia e di Germania con il Principe di Napoli, alle ore 3,35 pom. si affacciarono al balcone a ringraziare.

I Sovrani sventolavano i fazzoletti, mentre le associazioni sfilavano al suono della marcia reale.

Le associazioni quindi si ritirarono, percorrendo la città pure al suono della marcia reale.

L'animazione delle vie è straordinaria; e la circolazione è difficilissima.

Listino Ufficiale della Borsa di Commercio di Roma del dì 27 aprile 1893.

Godimento	Valore nom.	Valore vers.	VALORI AMMESSI a CONTRATTAZIONE IN BORSA	PREZZI – IN CONTANTI	Cor. M.	IN LIQUIDAZIONE – Fine corrente	IN LIQUIDAZIONE – Fine prossimo	Prezzi Nom.	OSSERVAZIONI
1 genn 93	—	—	RENDITA 5 0[0 1.a grida		— —	97,10	97,20	— —	
»	—	—	» 2.a grida	97,15 10 12 1[2	97,12 1[2			— —	
1 ottob 92	—	—	detta (piccolo taglio)		— —			— —	
»	—	—	detta 3 0[0 1.a grida		— —			— —	
»	—	—	» 2.a grida		— —			60 20 [1]	
»	—	—	Cert. sul Tesoro Emiss. 1860-64		— —			102 25 [2]	
»	—	—	Obbl. Beni Ecclesiastici 5 0[0		— —			92 — [3]	
»	—	—	Prestito R. Blount 5 0[0		— —			102 — [4]	
1 dicem. 92	—	—	» Rothschild		— —			106 —	
			Obbl. Municip. e Cred. Fondiario.						
1 genn. 93	500	500	Obbl. Municipio di Roma 5 0[0		— —			— —	
1 ottob. 92	500	500	» 4 0[0 1.a Emissione		— —			446 — [5]	
»	500	500	» 4 0[0 2.a a 8.a Emissione		— —			440 — [6]	
1 giugno 92	500	500	Comune di Trapani 5 0[0		—			497 —	
1 ottob. 92	500	500	» Cred. Fond. Banco S. Spirito		— —			459 — [7]	
»	500	500	» » » Banca Nazionale 4 0[0		— —			495 —	
»	500	500	» » » » 4 1[2 0[0		— —			500 —	
»	500	500	» » » Banco di Sicilia		— —			— —	
»	500	500	» » » » Napoli		— —			— —	
			Azioni Strade Ferrate.						
1 genn. 93	500	500	Az. Ferr. Meridionali		— —			700 —	
»	500	500	» » Mediterranee stampigliate		— —			553 —	
1 luglio 91	250	250	» » Sarde (Preferenza)		— —			— —	
1 aprile 92	500	500	» » Palermo, Mar. Trap. 1.a e 2a. E		— —			— —	
1 luglio 91	500	500	» » della Sicilia		— —			— —	
			Azioni Banche e Società diverse.						
1 genn. 93	1000	750	Az. Banca Nazionale		— —			1310 —	
»	1000	1000	» » Romana		— —			400 —	
»	250	300	» » Generale		— —	337		— — [8]	
1 genn 90	500	400	» » di Roma		— —			310 —	
» 89	200	250	» » Tiberina		— —			22 —	
1 ottob. 91	500	500	» » Industr. e Comm. (antiche)		— —			100 —	
1 genn. 93	500	400	» Soc. di Credito Mobil. Italiano (an.		— —		479	— —	
»	500	100	» » » » » (nuove)		— —			— —	
1 genn. 88	500	500	» » di Credito Meridionale		— —			— —	
15 ottob. 92	500	500	» » Romana per l'Illum. a Gas		— —			772 — [9]	
1 genn. 93	500	500	» » Acqua Marcia		— —			1140 —	
1 » 90	500	500	» » Italiana per condotte d'acqua		— —			275 —	
1 luglio 92	500	500	» » Immobiliare		— —	70 72 75 72	75	— —	
1 » 90	250	250	» » dei Molini e Magaz. Generali		— —			125 —	
1 genn. 89	100	100	» » Telefoni ed App. Elettriche		— —			— —	
» 90	500	500	» » Generale per l'Illuminazione		— —			275 —	
»	125	125	» » Anonima Tramway Omnibus		— —	206 206 1[2	207 208 208 1[2	— —	
1 genn. 89	150	150	» » Fondiaria Italiana		— —			— —	
1 ottob. 90	250	250	» » della Min. e Fond. Antimonio		— —			— —	
»	250	250	» » dei Materiali laterizi		— —			— —	
1 genn. 93	500	500	» » Navigazione Generale Italiana		— —			332 —	
1 » 90	500	500	» » Metallurgica Italiana		— —			160 —	
1 » 93	250	250	» » della Piccola Borsa di Roma		— —			206 —	
1 » 90	200	200	» » Caoutchouc		— —			30 —	
» 92	250	250	» » An. Piemontese di elettricità		— —			235 —	
» 93	250	250	» » Risanamento di Napoli		— —	60		— —	
	250	250	» » di Credito e d'ind. Edilizia		— —			240 —	
			Azioni Soc. Assicuraz.						
1 genn. 90	100	100	Az. Fondiarie Incendi		— —			80 —	
» 91	150	125	» Fondiarie Vita		— —			230 —	
			Obbligazioni diverse.						
1 genn. 93	500	500	Obbl. Ferroviarie 3 0[0 Emiss. 1887-88-89		— —			303 —	
1 luglio 91	1000	1000	» » Tunisi Goletta 4 0[0 (oro)		— —			— —	
1 genn. 93	500	500	» Strade ferrate del Tirreno		— —			461 —	
1 ottob. 91	500	500	» Soc. Immobiliare		— —			355 —	
»	250	250	» » 4 0[0		— —			165 —	
»	500	500	» » Acqua marcia		— —			512 —	
»	500	500	» » SS. FF. Meridionali		— —			309 —	
1 luglio 91	500	500	» » FF. Pontebba Alta Italia		— —			— —	
1 aprile 92	500	500	» » FF. Sarde nuova Emis. 3 0[0		— —			— —	
»	300	300	» FF. Paler. Ma. Tra. I S. (oro)		— —			— —	
1 genn 93	500	500	» » FF. Second. della Sardegna		— —			— —	
»	250	250	» » FF. Napoli-Ott. (5 0[0 oro)		— —			240 —	
»	500	500	Buoni Meridionali 5 0[0		— —			— —	
			Titoli a Quotazione Speciale.						
1 aprile 92	25	25	Obbl. prestito Croce Rossa Italiana		— —			— —	

Osservazioni: 1) ex coup. £. 1,30 — 2) id. £. 2,17 — 3) id. £. 2,17 — 4) id. £. 2,17 — 5) id. £. 10 — 6) id. £. 10 — 7) id. £. 10,78 — 8) ex div. £. 3. — 9) id. £. 30.

Sconto	CAMBI		Prezzi fatti	Nominali
$3^1/_2$	Francia	90 giorni		102 62 1/2
	Parigi	Cheques		104 30
$3^1/_2$	Londra	90 giorni		25 95
	»	60 giorni		
	»	Cheques	26 20	
	Vienna-Trieste	90 giorni		
	Germania	Cheques		

Risposta dei premi ... 27 aprile
Prezzi di compensazione ...
Compensazione ... 28
Liquidazione ... 29

Sconto di Banca 5 0[0. Interessi sulle anticipazioni.

Il Sindaco: MARIO BONELLI

Il Deputato di Borsa: ETTORE ALIBRANDI

PREZZI DI COMPENSAZIONE DELLA FINE APRILE 1893.

Titolo	Prezzo
Rendita 5 0[0	97 15
» 3 0[0	60 20
Obbl. Beni Eccl. 5 0[0	— —
Prest. Rotschild 5 0[0	106 —
Ob. città di Roma 4 0[0	440 —
» Credito Fondiario Santo Spirito	459 —
» Credito Fondiario Banca Nazionale	495 —
» Credito Fondiario Ban. Naz. 4 1[2 0[0	500 —
Az. Fer. Meridionali	700 —
» » Mediterranee	553 —
» » » certif.	— —
» Banca Nazionale	1310 —
» » Romana	400 —
» » Generale	337 —
» Banco di Roma	315
Az. Banca Tiberina	22 —
» »In. e Com. (an.)	225 —
» » » Certif.	— —
» » » n. liber	— —
» Soc. Cred. Mobil.	477 —
» » » Merid.	— —
» » Gas	772 —
» » Acqua Marcia	1140 —
» » Condot. d'ac.	275 —
» » Gen. Illumin.	275 —
» » Tramway Om.	208 —
» » cert. prov.	— —
» » Molini e Magaz. Gen.	125 —
» » Immobiliare	75 —
» » Fond. Italiana	— —
» » Min. Antim.	235 —
» » Mat. Later.	155 —
Az. Soc. Navig. Gen. Italiana	332 —
» » Metallurgica Italiana	160 —
» » della Piccola Borsa	206 —
» » Caoutchouc	30 —
» » An. Piem. di Elettr.	235
» » Risanamen.	60 —
» » Cr. Ind. Ed.	240 —
» » Fondiar. incendi	80 —
» » Fond. Vita.	230 —
Obbl. Soc. Imm. 5 0[0	355
» » » 4 0[0	165
» » Ferroviarie	305
» Ferr. Napoli-Ottaiano	240 —